
MARCUS REDIKER
Köle
Gemisi

MARCUS REDIKER

KÖLE GEMİSİ

İnsanlık Tarihinde Bir Yolculuk

Çeviren
Dilek Şendil

ALFA | TARİH

MARCUS REDIKER

Doktora derecesini Pennsylvania Üniversitesi'nden alan ve Pittsburg Üniversitesi'nde ordinaryüs profesör olan Rediker'in uzmanlık alanı Atlantik tarihidir. Amerika dışında Moskova, Sidney, Tokyo ve Viyana'da da ders veren Rediker, yaptığı çalışmalar ve yayımladığı kitaplarla pek çok ödül kazanmıştır ve eserleri Fransızca, Almanca, Yunanca, İtalyanca, Portekizce, Rusça, İspanyolca, İbranice dillerine kazandırılmıştır: *Between the Devil and the Deep Blue Sea* (1987), *Who Built America?* (1989), *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic* (2000), *Villians of All Nations* (2004), *Many Middle Passage* (2007), *The Slave Ship: A Human History* (2007), *The Amistad Rebellion* (2012). İlk baskısı 2007'de yapılan *The Slave Ship* (Köle Gemisi) adlı eseri George Washington Kitap Ödülü, Amerikalı Tarihçiler Örgütü Merle Curti Ödülü ve Amerika Tarih Kurumu James A. Rawley Ödülü olmak üzere 2008 yılında üç ayrı kitap ödülüne değer görülmüştür.

DİLEK ŞENDİL

1979'da Kadıköy Maarif Koleji'ni bitirdi. İstanbul Üniversitesi Amerikan Edebiyatı Bölümü'nde okudu. Dilimize kazandırdığı 60'ın üzerinde kitaptan bazıları: Richard Clogg, *Modern Yunanistan Tarihi* (İletişim, 2007); Maria Todorova, *Balkanları Tahayyül Etmek* (İletişim, 2003); Karen Armstrong, *Mitlerin Kısa Tarihi* (Turkuvaz Kitap, 2006); Ervand Abrahamian, *Modern İran Tarihi* (İş Bankası Kültür Yayınları, 2011); Amélie Kuhrt, *Eski Çağ'da Yakındoğu* (İş Bankası Kültür Yayınları, 2010); Gerald MacLean, *Doğuya Yolculuğun Yükselişi: Osmanlı İmparatorluğu'nun İngiliz Konukları* (YKY, 2006); Tony Judt, *Savaş Sonrası: 1945 Avrupa Tarihi* (YKY, 2009).

Köle Gemisi, İnsanlık Tarihinde Bir Yolculuk
© 2012, ALFA Basım Yayım Dağıtım San. ve Tic. Ltd. Şti.

The Slave Ship, A Human History
Çeviriye temel alınan metin: 2008 Viking Penguin Baskısı.
© 2007, Marcus Rediker

İngilizce ilk baskısı Viking Penguin (US) tarafından yayımlanmıştır.

Kitabın Türkçe yayın hakları Sandra Dijkstra Literary Agency ve Onk Ajans Ltd. aracılığıyla Alfa Basım Yayım Dağıtım San. ve Tic. Ltd. Şti.'ne aittir. Tanıtım amacıyla, kaynak göstermek şartıyla yapılacak kısa alıntılar dışında hiçbir yöntemle çoğaltılamaz.

Yayıncı ve Genel Yayın Yönetmeni M. Faruk Bayrak
Genel Müdür Vedat Bayrak
Yayın Yönetmeni Mustafa Küpüşoğlu
Dizi Editörü Hülya Hatipoğlu
Redaksiyon Volkan Atmaca
Kapak Tasarımı Ferah Perker
Grafik Uygulama Kâmuran Ok

Kapak Görseli İngiliz köle gemisi *Brook* (Library of Congress Rare Books and Special Collections Division Washington, D.C.)

ISBN 978-605-106-423-9
1. Basımı: Eylül 2012

Alfa Basım Yayım Dağıtım San. ve Tic. Ltd. Şti.
Ticarethane Sokak No: 53 34110 Cağaloğlu İstanbul
Tel: (212) 511 53 03 Faks: (212) 519 33 00
www.alfakitap.com - info@alfakitap.com
Sertifika no: 10905

Baskı ve Cilt
Melisa Matbaacılık
Tel: (212) 674 97 23 Faks: (212) 674 97 29
Sertifika no: 12088

İÇİNDEKİLER

	GİRİŞ	**9**
1	**KÖLE TİCARETİNDE YAŞAM, ÖLÜM VE DEHŞET**	**25**
	Kaptan Tomba	26
	"Lostromo" (Porsun)	27
	İsimsiz Adam	28
	"Sarah"	30
	Kamarot Samuel Robinson	32
	Denizci ve Korsan Bartholomew Roberts	34
	Gemici ve Ufak Çapta Köle Taciri Nicholas Owen	35
	Kaptan William Snelgrave	37
	Kaptan William Watkins	40
	Kaptan James Fraser	42
	Kaptan ve Tacir Robert Norris	44
	Tacir Humphry Morice	46
	Tacir Henry Laurens	49
	"Açgözlü Haydutlar"	52

2	**KÖLE GEMİSİNİN EVRİMİ**	**59**
	Malachy Postlethwayt:	
	Köle Ticaretinin Siyasal Aritmetiği, 1745	65
	Joseph Manesty: Köle Gemisi İnşası, 1745	71
	Kaptan Anthony Fox: Köle Gemisi Tayfası, 1748	80
	Thomas Clarkson:	
	Köle Gemilerinin Türleri, 1787	86
	John Riland: Bir Köle Gemisi Tasviri, 1801	92
3	**ARA GEÇİŞ'E GİDEN AFRİKA YOLLARI**	**101**
	Afrika'da Köle Ticareti	104
	Senegambia	108
	Sierra Leone ve Windward Sahili	112
	Altın Sahili	115
	Benin Bükü	119
	Biafra Bükü	123
	Batı-Orta Afrika	127
	Tutsakların Sosyal Portresi	131
	Büyük Talan: Louis Asa-Asa	136
	Adam Kaçırma: Ukawsaw Gronniosaw	139
	Geri Dönüşü Olmayan Nokta	141
4	**OLAUDAH EQUİANO: HAYRET VE DEHŞET**	**143**
	Equiano'nun Evi	146
	Adam Kaçırma	150
	Sihirli Gemide	154
	Ara Geçiş	158
	Barbados	160
	Bitmek Bilmeyen Geçiş	163
	Siyah-Beyaz Dehşet	166
5	**JAMES FİELD STANFİELD VE YÜZEN ZİNDAN**	**171**
	İngiliz Tayfa Nasıl Olmalı	174
	Zincirin Halkalarını Dövmek	178
	Vahşet	182
	Şeytani Zulüm	184
	"Mağrur Benin" Sınırlarında	186

Ara Geçiş 190
Acı Feryat 194
Gerçek Aydınlanma 196

6 JOHN NEWTON VE BARIŞÇIL KRALLIK 199
Asi Denizciden Hıristiyan Kaptana 202
İlk Seyahat 1750-1751 207
İkinci Seyahat 1752-1753 219
Üçüncü Seyahat 1753-1754 227
Kendini Kaybedip Bulmak 231

7 KAPTANIN CEHENNEMİ 233
Gemiye Giden Yol 235
Tacir Sermayesi 238
"Gine Gemisi Kılığı" 250
Belalı 254
Aracılar 259
Birader Kaptan 263
Gardiyan 283
Ticaretin Vahşi Ruhu 289

8 DENİZCİNİN DEVASA MAKİNESİ 295
Limandan Gemiye 299
Sıradan Denizcinin Kültürü 306
Gemide İş 308
Denizciler, Köleler ve Şiddet 316
Ölü Listesi 322
İsyan ve Firar 327
Yolculuğun Sonu 331
Ayaklanma: Liverpool, 1775 335
Dans Eden Denizcinin Dönüşü 342

9 TUTSAKLIKTAN GEMİ AHBAPLIĞINA 347
Gemiye Biniş 349
Çalışma 354
Kavga 356
Ölmek 360

Babil Kulesi'ni Dikmek 364
Alt Güvertelerde İletişim 368
Şarkı 371
Direniş: Yemeyi Reddetme 374
Küpeşteden Atlamak 378
Ayağa Kalkmak 383
Gine'ye Yurda Dönüş 395
Bağlanma 397

10 BROOKS KÖLE GEMİSİNİN UZUN YOLCULUĞU 403
Neden *Brooks*? 405
İlk Tasvir: Plymouth 407
Transit: Philadelphia ve New York 410
"Geliştirilmiş" Tasvir: Londra 413
"Birinci Sınıf Denizcilik Bilgisi" 417
Tartışma Konusu *Brooks* 426
Yeni Tartışma 432
Darbe Vurmak 437
Son Liman 443

Sonsöz
BİTMEYEN GEÇİŞ 447
"En Muhteşem Dram" Hortluyor 453
Alttakilerin Barışması 457
Ölülerle Hesaplaşma 460

DİZİN 465

GİRİŞ

Kanonun tabanında birikmiş üç dört parmak pis suyun içinde yol yorgunu bedenini örten elişi hasırın altında yatan kadın, Bonny'li kanocuların ritmik kürek çekişlerini hissedebiliyor, fakat onu nereye götürdüklerini göremiyordu. İç bölgelerden başlayıp ırmaklarla bataklıklarda geçen yolculuğu boyunca ay üç kere batıp çıkmıştı. Yolda birkaç kez alıp satmışlardı onu. Düzinelerce insanın tutulduğu kano evinin barakasında öğrenmişti yolculuğun bu ayağının sona ermek üzere olduğunu. Şimdi de bitkin esirlerden bir başkasının ıslak gövdesine sürünerek kıpırdandı, böylece kanonun kenarına abanarak başını kaldırıp baş tarafa göz atabilecekti. Az ileride "büyük suyu" geçmek için yapılmış *owba coocoo* duruyordu, korku gemisi. Köyde ağızdan ağza dolaşan en dehşetli tehditlerde çalınmıştı adı kulağına; beyaz adamlara satılmak üzere *owba coocoo*'nun güvertesine götürülmek akla hayale gelebilecek en büyük cezaydı.[1]

---

1 Kadının yaşadıklarının bu canlandırması genel hatlarıyla 1786'da Eski Calabar'ın Biafra Bükü'nde demir atmış *Hudibras* gemisine gelen bir kadın hakkında denizci William Butterworth'ün anlattıklarına dayanmaktadır. Diğer ayrıntılar kanolarla köle gemilerine taşınan esirlerin ilk ağızdan anlattıklarından derlenmiştir. İgbo dilindeki sözcükler Kaptan Hugh Crow'un aynı bölgede başka bir liman kenti olan Bonny'ye yaptığı seferler sırasında liste-

Köpüren dalgalarda kano bir batıp bir çıkıyordu, burnu her daldığında ufukta acayip şekilli bir ada misali geminin siluetini seçebiliyordu. Yaklaştıkça daha çok üç uzun direkli dev bir sandığa benzedi. Rüzgâr sertleşmişti, burnuna acayip ama yabancı bir ter kokusu geliyordu, ekşi kusmuk kokusuyla karışık korku belası. Bedenini titreten bir ürperti.

Kanonun sol tarafında sığ bir kumluk görüp kararını verdi. Kürekler şap şap suya vuruyordu; bir, iki, üç, dört derken küpeşteden aşağı bırakıverdi kendini, onu tutsak alanlardan kurtulmak için hızla kulaç atıyordu. Hemen peşinden kanoculardan birkaçının atladığını haber veren şapırtılar duydu. Ama suya daldıkları anda yeni bir hareketlenme sezdi, omzunun üstünden bakınca gerisingeri kanoya doğru kulaçlara asıldıklarını fark etti. Sığlığın kenarına yaklaşırken kocaman, irikıyım bir köpekbalığı gördü; aşağı yukarı iki buçuk metre boyunda, küt, yuvarlak burnu, ufacık gözleriyle, o esnada üstüne gelmekte olan kanonun yanı başında süzülüyordu. Adamlar lanet okuyarak kürekleriyle köpekbalığına pat pat vurdular, tekneyi kumluğa oturtup atlayarak sığ suda ona doğru koştular. Kaçacak yeri kalmamıştı, köpekbalığı yüzünden suya dönme şansı da yoktu. Boşuna debelendi. Adamlar elleriyle ayak bileklerini sarmaşık dallarıyla bağlayarak tekrar kanonun tabanına attılar onu. Yeniden küreklere asılıp bir şarkı tutturdular. Az sonra önce hayal meyal, giderek daha belirgin başka sesler geliyordu kulağına; dalgalar koca geminin gövdesini dövüyordu şap şup. Peşinden bilmediği bir dilde boğuk bir çığlık koptu.

Sertçe küreklere her asılışlarında gemi daha da büyüdü, dehşetli bir hal aldı. Kokular güçleniyor, sesler yükseliyordu; bir taraftan inleme, ağlama sesleri gelirken, diğer taraftan kısık sesle acıklı şarkılar duyuluyordu; çocukların karmakarışık seslerine tahtada tempo tutan parmakları eşlik ediyordu; rüzgâr anlaşılır bir tek ya da iki kelime getirdi kulağına: Birisi

---

sini çıkardığı sözcüklerdir. Bkz. *Three Years Adventures*, 81-82; ve *Memoirs of Crow*, 229-230. Ayrıca bkz. Robert Smith, "The Canoe in West African History", *Journal of African History* 11 (1970), 515-533. Batı Afrika'da zaman hesaplanırken "ay" yaygın olarak kullanılırdı, ay döngüsü aşağı yukarı 30 gün diye düşünülürdü.

su, *menney*, istiyordu, başkası belâ okuyarak cinlere, *myabecca*, sesleniyordu. Adamlar kanoyu yanaştırırken karanlık yüzler göründü, geminin bordasında su kesiminin hemen üstündeki küçük deliklerden merakla bakıyorlardı. Baş hizasının hemen yukarısında onlarca siyah kadınla çocuk ve birkaç kırmızı benizli erkek parmaklıkların ardından dışarıyı gözetliyordu. Sığlıktaki kaçma girişimini görmüşlerdi. Adamlar ellerinde palalar, cırtlak çatlak sesleriyle emirler yağdırıyorlardı. Köle gemisine gelmişti.

Kanocular bileklerini çözüp kadını ip merdivenlerden yukarı ittekliediler; kanodan birlikte indiği on beş kişiyle arka arkaya tırmandı, hepsi çırılçıplaktı. Kanoculardan bazıları da onlarla beraber tırmanıyordu, aralarında kano evinden *owba coocoo*'ya kadar onlara eşlik eden, başına altın kurdeleli şapka takmış Siyah tacir de vardı. Kadının yer aldığı kafiledekilerin çoğu, kendisi de dahil, gördükleri karşısında şaşırmışlardı, fakat erkek esirlerden birkaçı acayip rahat görünüyor, hatta Beyaz adamlarla kendi dillerinde konuşuyorlardı. Burası budanıp dalları kesilmiş yüksek ağaçlarıyla kendine özgü bir dünyaydı; tuhaf bir tertibatı, yükseklere uzanan ip düzeneği vardı. Ana güvertede domuzlar, keçiler ve kazlar geziniyordu. Beyazlardan birinin yerli bir papağanı, bir başkasının maymunu vardı. *Owba coocoo* öyle kocamandı ki kendi küçük teknesini, *ewba wanta*, bile taşıyabiliyordu üstünde. Pis kılıklı başka bir Beyaz adam ağzının suyunu akıtarak ona baktı, şehvetli hareketlerde bulunarak sarkıntılık etmeye yeltendi. Adamın üstüne çullanarak tırnaklarını suratına geçirdi, kendini kurtarıp elindeki küçük kırbaçla üzerine üç darbe indirene dek birkaç yerini kanattı. Siyah tacir müdahale edip kadını apar topar oradan uzaklaştırdı.

Kendini toparlarken ana güvertedeki diğer tutsakların suratlarını inceledi. Hepsi gençti, aralarında çocuklar da vardı. Köyünde ona orta yaşlı gözüyle bakarlardı, oysa burada en yaşlılardan biriydi. Onu satın almalarının tek sebebi, Siyah tacirin kaptana tercih yapma hakkı bırakmayıp ya hep ya hiç diyerek kafileyi toptan satmasıydı. Gemide ihtiyarlardan sayılacaktı.

Güvertede bulunanların çoğu farklı dillerde konuşmasına rağmen kendisiyle aynı dili, İgbo, konuşuyorlarmış gibi geldi ona. Geldiği yöreden gözüne aşina olan başka gruplar da çekti dikkatini: basit insanlar olan Appalar, daha esmer, daha gürbüz Ottamlar. Esirlerin çoğunun aylardır gemide olduğunu sonradan öğrenecekti. İlk gelenlerden ikisine denizciler Adem ve Havva adını takmışlardı. İçlerinden üçü, dördü güverteyi paspaslıyordu; çoğu yıkanıp temizlenmekle meşguldü. Denizciler küçük tahta kâselerde ikindi yemekleri dağıttılar. Geminin aşçısı bazılarına dana etiyle ekmek verdi, ötekilere de palmiye yağında tadı daha tanıdık olan tatlı patates.

Ana güvertede hummalı bir faaliyet sürüyordu. Denizcilerden derisi kararmış Beyaz bir adam patırtının arasından "*Domona!*" (Susun!) diye haykırdı. Olan biten her şey öbür iki Beyaz adamın epey önemli olduklarını belli ediyordu. Gemideki iriyarı adam kaptandı, onun ağzından çıkan her söz diğer Beyaz adamların yerinden fırlamasına yol açıyordu. Doktorla birlikte yeni gelenleri muayene ettiler; başlarını, gözlerini, dişlerini, kollarıyla bacaklarını ve karınlarını. Aynı kanoda beraber geldiği bir aileyi –karı, koca ve çocuk– incelediler. Adamı gözlerinden yaşlar boşanırken alıp barakanın kapısından sokarak baş tarafa götürdüler. Bariyerlerin arkasından *pat küt* dayak yiyen başka bir adamın çığlıkları kulaklarını tırmalıyordu. Acılı haykırışlarının Ibibio dilinde olduğu dikkatini çekti.

Onun muayenesi bitince, Beyaz bir adam, "Aşağı in!" diye hırladı, "Hadi! Çabuk!" Sonra da güvertedeki geniş dörtgen bir delikten aşağı itiverdi onu. Yakınlarda duran genç bir kadın onun verilen emri anlamadığı korkusuyla usulca fısıldadı, "*Gemalla! Geyen gwango!*" Alt güverteye giden ip merdivenin gözlerini inerken iğrenç bir koku burun deliklerini sızlatıyordu, ansızın başı döndü, dermanı kesildi, midesi bulandı. *Awawo* kokusuydu bu, ölüm kokusu. Kuytu bir köşede, denizcilerin "karavana" dediği *athasa*nın yanında kaderlerine terk edilmiş halde tek başlarına yatan iki hasta kadından geliyordu. Kadınlar ertesi gün öldüler, cesetleri küpeşteden aşağı atıldı. Hemen ardından etraflarını saran sular yarıldı, fırıl fırıl dönerek kıpkırmızı kesti. Kanoyu takip eden köpekbalığı nihayet karnını doyuracaktı.

Bu kadının hikâyesi Afrikalı-Amerikan bilim adamı W.E.B. DuBois'nın "insanlık tarihinin son bin yılında en muhteşem dram" dediği oyunun birinci perdesiydi; "on milyon insanın anayurtları olan kıtanın korkutucu güzelliğinden Batı'da yeni keşfedilmiş El Dorado'ya sevki. Cehenneme düşmüşlerdi." Doğup büyüdüğü topraklardan koparılmış kadın muhtemelen şeker, tütün ya da pirinç üretimine katılacağı ve sahibine servet kazandıracağı yeni iş ve sömürü dünyasına götürülmek üzere zorla köle gemisine bindirilmişti. Bu kitap onun ve onun gibilerin bütün bunları mümkün kılan o alelâcayip ve güçlü kuvvetli Avrupa aygıtları olan yüksek gemilere giden izini sürmektedir.[2]

Geniş bir zaman aralığında defalarca sahnelenen epik dram tek bir kişinin değil milyonlarcasının etrafında döner durur. 15. yüzyılın sonundan 19. yüzyılın sonlarına dek süren yaklaşık 400 yılı aşkın köle ticaretinde 12,4 milyon can köle gemilerine yüklenip "Middle Passage"* üzerinden Atlantik aşırı binlerce kilometreye yayılan yüzlerce teslim noktasına taşındı. Dehşet yolu boyunca 1,8 milyon insan ölmüştü, cesetleri gemilerin peşinden ayrılmayan köpekbalıklarına yem olarak güverteden aşağı boca edilirdi. Sağ kalan 10,6 milyondan çoğu katil plantasyon düzeninin vahşi ortamına atıldı, orada akla hayale gelebilecek her türlü direnişi gösterıneyi öğreneceklerdi.[3]

---

2 W.E.B. DuBois, *Black Reconstruction in America: An Essay toward a History of the Part Which Black Folk Played in the Attempt to Reconstruct Democracy in America, 1860-1880* (New York: Harcourt, Brace and Company, 1935), 727. DuBois'dan yapılan bu alıntının önemi Peter Linebaugh tarafından vurgulanmıştı: "All the Atlantic Mountains Shook", *Labour/Le Travailleur* 19 (1982), 63-121. Bu kitapta ortaya koyduğum temel fikirleri bu makaleye ve ortak çalışmamıza borçluyum. Ayrıca bkz. Peter Linebaugh ve Marcus Rediker, *The May-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic* (Boston: Beacon Press, 2000).

Uzun Atlantik Okyanusu geçişi. İngilizcede "Middle Passage" olarak yerleşmiş olan terim, üçgen ticaretteki bir aşama olarak, Batı Afrika'dan Amerika kıtasına yapılan Atlantik deniz yolculuğunu tanımlar ve Türkçede "Ara Geçiş" olarak karşılanmıştır – ed.n.

3 Bunlar ve kitabın içerisinde evrilen tüm rakamlar David Eltis'in nezaket gösterip gönderdiği *TSTD*'nin güncellenmiş ancak henüz nihai halini almamış yeni baskısına dayanmaktadır. Bkz. David Eltis, *The Rise of African Slavery in the Americas* (Cambridge: Cambridge University Press, 2000), ve Robin

Ne var ki bu sıra dışı rakamlar bile dramın büyüklüğünü aktarmaya yetmemektedir. Afrika'da tutsak alınanların çoğu sürüler ve kafileler halinde köle gemilerine yürürken can vermişlerdi, gelgelelim kayıtların olmayışı nedeniyle kesin rakamları bilmek olanaksızdır. Bilim insanları, yerine ve zamanına göre, köleleştirilme noktasından köle gemisine binene dek esir alınanların onda biriyle yarısı arasında bir sayının canından olduğunu tahmin etmektedirler. Yüzde 15 gibi ılımlı bir tahminle –buna yolda ve kıyıdaki barakalarda fabrikalarda ölenler de dahil– Afrika'da ölenlerin 1,8 milyonu bulduğunu söylemek mümkün. Diğer %15 (bölgeye göre belki daha fazlası), yani 1,5 milyon insan daha Yenidünya'daki meşakkatli hayatın ilk yılında yok olup gidecekti. Bir evreden diğerine –Afrika'da tutsak edildikleri, Ara Geçiş'ten geçip Amerika'da ilk sömürüldükleri âna kadar– kabataslak 5 milyon erkek, kadın ve çocuk ölmüştü. Can kaybına başka türlü bakışın bir yolu da, 9 milyon uzun ömürlü köle edilmiş Atlantik işçisi "elde etmek" uğruna tahmini 14 milyon insanın feda edildiğini söylemektir. DuBois'nın "en muhteşem dram" dediği aslında trajedinin ta kendisi.[4]

Dramın sözümona altın çağı, diğer dönemlerde olmadığı kadar çok (genel toplamın aşağı yukarı üçte ikisi oranında) esirin sevk edildiği 1700-1808 arasındaki dönemdir. Bunların

---

Blackburn, *The Making of New World Slavery* (Londra: Verso, 1997). Jerome S. Handler Afrika'da ilk ağızdan ne kadar az tanık kaldığının altını çizer. Bkz. "Survivors of the Middle Passage: Life Histories of Enslaved Africans in British America", *Slavery and Abolition* 23 (2002), 25-56.

4 Gemiye binmeden önce ölenlerin sayısına ilişkin tahminler farklılıklar gösterir. Angola için Joseph Miller'ın verdiği tahmin, sahile giderken köle alınmış insanların %25'inin, esaret altına alındıktan sonraysa %15'inin daha öldüğü yönündedir. Bkz. *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830* (Madison: University of Wisconsin Press, 1988), 384-385. Patrick Manning %5-25 arasında daha düşük bir oranda karar kılar. Patrick Manning, *The African Diaspora: A History Through Culture* (New York: Columbia University Press, 2008). Paul Lovejoy %9-15 gibi daha dar bir oran aralığı verir. Bkz. *Transformations in Slavery: A History of Slavery in Africa* (Cambridge University Press, 2000), 2. baskı, 63-64. Herbert S. Klein ise sahildeki ölüm oranının Ara Geçiş'teki kadar düşük ya da onun da altında (%12 veya daha az) kaldığını belirtir. Bkz. *The Atlantic Slave Trade* (Cambridge: Cambridge University Press, 1999), 155.

%40'ından fazlası, yani 3 milyonu, Britanya ve Amerika gemileriyle taşındı. Bu çağ, bu gemiler, onların mürettebatıyla esirleri bu kitabın konusudur. Söz konusu süre zarfında gemilerdeki ölüm oranı inişe geçmişti, buna rağmen kesin ölüm sayısı sarsıcıdır: Köle ticareti boyunca yaklaşık 1 milyon insan can verdi, bunların hemen hemen yarısının alım satım işleri Britanya ve Amerika limanlarında yürütülmüştü. Sayılar adamın kanını dondurur çünkü insan ticaretini organize edenler ölüm oranlarını biliyorlardı, yine de devam ettiler. İnsan "sarfiyatı" işin bir parçasıydı yalnızca, planlamada hesaba katılması gereken bir ayrıntı. Kendi de Ara Geçiş kurbanlarından olan Afrikalı yazar Ottobah Cugoano ile 1780'li yıllarda köle ticaretinin kaldırılması için Atlantik'in iki yakasında harekete geçen daha niceleri bu hususu basit ve su katılmadık cinayet olarak lanetliyorlardı.[5]

Oynanan drama takılan canlar nereden geliyorlardı, nereye gitmişlerdi? 1700-1808 yılları arasında Britanya ve Amerikalı tacirler köle toplamaları için Afrika'nın başlıca altı bölgesine gemiler gönderdiler: Senegambia, Sierra Leone/Windward Sahili, Altın Sahili (sonradan Gana), Benin Bükü, Biafra Bükü ile İç Batı Afrika (Kongo, Angola). Gemiler tutsakları öncelikle Britanya'nın şeker adalarına taşıyorlardı (yarısına yakını Jamaika'da olmak üzere kölelerin %70'ten fazlası buralarda alıcı bulurdu), ama *Asiento** adı verilen özel anlaşmaların sonucunda Fransız ve İspanyol müşterilere gönderilenlerin sayısı da epey fazlaydı. Yaklaşık onda biri Kuzey Amerika'daki varış noktalarına yollanırdı. En büyük pay South Carolina ile Georgia'ya düşüyordu, Chesapeake sevkiyatı da az sayılmazdı. Tutsaklar gemiden boşaltıldıktan sonra dramın yeni perdesi açılırdı.[6]

---

5 Ottobah Cugoano, *Thoughts and Sentiments on the Evil of Slavery* (ilk basım Londra, 1787, yeni basım Londra: Penguin, 1999), 46, 85.

* *asiento de negros*; İspanyolcada "Zenci anlaşması." 16. yüzyılın başından 18. yüzyıl ortalarına değin, İspanya kralı ile özel kişiler ya da başka egemen devletler arasında yapılan ve ilgili tarafa, Amerika'da İspanyol sömürgelerine Afrika'dan köle sağlama tekeli veren anlaşma – ed.n.

6 Doğu Afrika (Madagaskar dahil) 1790'larda birkaç bin esirin avlandığı bir yerdi, ancak dönemin genelinde önemli bir ticaret alanı özelliği taşımamıştı.

Bitmek bilmeyen 18. yüzyıl süresince köle gemisinin yalpalanan güvertelerinde başlı başına ama birbirine bağlı dört insan dramı tekrar tekrar sahnelendi. Her biri hem yaşandığı zaman hem günümüz açısından anlamlıydı. Bu dramlarda yer alan oyuncular gemi kaptanı, rengârenk mürettebat, çeşitli etnik kökenlere mensup köleler ve dönemin sonlarına doğru orta sınıftan gelen kölelik karşıtları ile onların gerek Britanya'da gerek Amerika'da çağrıda bulundukları metropoldeki okuyan kesimdi.

İlk dram köle gemisinin kaptanıyla, o günkü dille "ne narin parmakları ne narin burunları" olan adamlardan müteşekkil, neresinden bakarsan bak pis bir iş yapan mürettebat arasındaki ilişkilere odaklanıyordu.[7] Köle tacirlerinin kaptanları haşin ve sert, koydu mu oturtan cinsten, kamçısını elinden bırakmayan, kalabalıkları çekip çevirme yeteneğine sahip kimselerdi. Katı yönetim nakliye edilen yüzlerce köle kadar köle gemisi mürettebatı için de geçerliydi. Disiplin çoğu zaman gaddarca sağlanırdı, kırbaçlanarak ölen denizciler hiç eksilmezdi. Dahası köle ticaretinde yer alan denizciler için tayın kısıtlı, ücretler genellikle düşük, ölüm oranıysa yüksekti; modern bilimin işaret ettiği üzere, en az kölelerinki kadardı. Denizcilerin şu sözleri bu gerçeği yansıtır:

> Dört aç gözünü
> Benin Bükü'nden sakın;
> Çünkü kurtulan her insanın
> Yerine geçecek kırk adam gelir.

Pek çokları ölmüş, kimi kör olmuş, niceleri sakat kalmıştı. Kaptanlar ve mürettebat durmadan dalaşırdı, zaten bu adlarından da anlaşılırdı: Samuel Pain köle gemisinde acımasız bir kaptandı; Arthur Fuse denizci ve asiydi. Peki, kaptanlar bu ölümcül ticaret için denizcileri nasıl işe alır, bu işler nasıl yürürdü? Kaptan ile tayfalar arasındaki ilişkiler, köle edilmiş insanlar gemiye biner binmez nasıl değişirdi?[8]

---

7 Kraliyet Afrika Kumpanyası'ndan Dalby Thomas'ın 15 Şubat 1707 tarihli sözleri; aktaran Jay Coughtry, *The Notorious Triangle: Rhode Island and the African Slave Trade, 1700-1807* (Philadelphia: Temple University Press, 1981), 43.

8 Richard H. Steckel ve Richard A. Jensen, "New Evidence on the Causes of Slave

Denizciler ile köleler arasındaki –kaba kuvvete, kırbaçlara, gelişigüzel her türlü şiddete ve kadın tutsakların ırzına geçilmesine dayanan– ilişki ikinci bir dramdı. Bu etkileşime kaptan başkanlık ederdi, fakat köle alınanları gemiye getirmek, onları başaltına istiflemek, karınlarını doyurmak, hareket ("dans") etmeye zorlamak, sağlıklarına dikkat etmek, disiplini sağlayıp cezalandırmak –kısacası onları yavaş yavaş uluslararası emek pazarının metasına dönüştürmek– konusunda verdiği emirleri denizciler yerine getirirdi. Bu dramda ayrıca nakledilenlerin sonsuz yaratıcılıklarını konuşturarak ürettikleri –açlık grevinden intihara tutun da düpedüz isyana kadar– direniş biçimleri de sahnelenirdi, aynı zamanda bilhassa dil ve geminin nasıl yüzdüğü gibi teknik konularda, kendilerini tutsak alanların kültüründen belli noktaları benimsemeleri söz konusuydu.

Üçüncü ve eşzamanlı gelişen bir başka dram da farklı sınıflardan, farklı etnik kökenlerden gelen ve köle gemisinin dehşet dolu alt güvertelerine kapatılmış farklı cinsiyetten kimseler olarak kölelerin kendi aralarındaki anlaşmazlık ve işbirliğinden kaynaklanıyordu. Böyle "birbirlerine zincirlenmiş her telden çok sayıda Siyah insan" nasıl iletişim kuracaktı? Nereye gittikleri ve alınyazılarının ne olacağı gibi, içinde bulundukları açmazın her yönü hakkında değerli bilgi alışverişinde bulunmanın çeşitli yollarını keşfettiler. Gaddarca tutsaklık, dehşet, vakitsiz ölüm getiren koşulların ortasında yaratıcı, hayatı olumlu hale getiren tepkiler geliştirmeyi başardılar: Gemide kendi aralarında yeni diller, yeni kültürel uygulamalar, yeni bağlılıklar ve yeni gelişen bir topluluk meydana getirdiler. Birbirlerine "gemidaş" diyorlardı, kız ya da erkek kardeşin eşanlamlısı; böylelikle Afrika'da kaçırılıp köleleştirilmeleriyle yok edilen ne varsa yerine "kurmaca" ama gerçek bir yakınlık

---

and Crew Mortality in the Atlantic Slave Trade", *Journal of Economic History* 46 (1986), 57-77; Stephen D. Behrendt, "Crew Mortality in the Transatlantic Slave Trade in the Eighteenth Century", *Slavery and Abolition* 18 (1997), 49-71. Benin ile ilgili şarkı için bkz. Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750* (Cambridge: Cambridge University Press), 47 *TSTD* 1700 ile 1725 arasında Britanya bandıralı teknelerdeki *ölüm* oranını %12,1 olduğunu, 1775-1800 arasında bunun %7,95'e düştüğünü göstermektedir.

kurmuş oldular. Yaratıcılıkları ve direnişleri toplu halde onları yıkılmaz kılıyordu, zaten dramın en büyük ihtişamı da buradan gelir.[9]

Yaşanan dördüncü ve son dram gemide sahnelenmiyordu ama kölelik karşıtlarının metropollerdeki okuyan kesimin gözüne Ara Geçiş'e dair birbiri ardına korkunç tablolar resmettikleri Britanya ve Amerika'daki sivil toplumlarda gelişiyordu. Bu dram köle gemisi imgesinin etrafında geçiyordu. Thomas Clarkson köle ticareti hakkında bilgi toplamak üzere Bristol ve Liverpool rıhtımlarına gitmişti. Ne var ki kölelik karşıtı fikirleri açığa çıktıktan sonra köle tacirleriyle gemi kaptanları ondan uzak duruyorlardı. Cambridge mezunu genç adam ticareti bizzat yürüten, kaydedecek şikâyetleri, anlatacak hikâyeleri olan denizcilerle röportaj yapmaya başladı. Bu kanıtları bir araya getirerek tüccarlara, plantasyon sahiplerine, bankerlere ve hükümet yetkililerine –kısaca köle ticaretinden ve kölelik kurumundan çıkar sağlayan kim varsa onlara– karşı mücadele etmek üzere kullandı. Köleliğin kaldırılmasından yana gelişen hareketin başarısı, köle gemisinin dört bir yöne sirayet etmiş enikonu etkili, bir o kadar da belirleyici özelliği olan dehşetini Britanya ve Amerika halklarının önüne gerçek olarak koymaktan ileri geliyordu. "En muhteşem dram" güçlü bir finalle son

9 Sidney W. Mintz ile Richard Price, *The Birth of African-American Culture: An Anthropological Perspective* (ilk basım 1976; Boston: Beacon Press, 1992). Afrika ve Amerika kıtaları arasındaki kültürel bağlantılar üstüne sayıları hızla artan yaratıcı çalışmalar arasında şunları sayabiliriz: John Thornton, *Africa and Africans in the Making of the Atlantic World, 1400-1800* (Cambridge: Cambridge University Press, 1992; 2. baskı, 1998); Judith A. Carney, *Black Rice: The African Origins of Rice Cultivation in the Americas* (Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 2001); Linda M. Heywood (ed.), *Central Africans and cultural transformations in the American diaspora* (Cambridge: Cambridge University Press, 2002); James H. Sweet, *Recreating Africa: Culture, Kinship, and Religion in the African-Portuguese World, 1441-1770* (Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2003); Toyin Falola ve Matt D. Childs (ed.), *The Yoruba Diaspora in the Atlantic World* (Bloomington: Indiana University Press, 2004); José C. Curto ve Paul E. Lovejoy (ed.), *Enslaving Connections: Changing Cultures of Africa and Brazil During the Era of Slavery* (Trenton, N.J.: Africa World Press, 2005); James Lorand Matory, *Black Atlantic Religion: Tradition, Transnationalism, and Matriarchy in the Afro-Brazilian Candomblé* (Princeton, N.J.: Princeton University Press, 2005).

buldu: *Brooks* adlı köle gemisinin yapımını gösteren çizimlerde teknenin güvertelerine dağıtılmış "sımsıkı paketli" 482 kölenin de yer alması köle ticaretinin nihayet kaldırılması için harekete yardım etmişti.

1700 yılı gerek Britanya gerekse Amerika'da dramın sembolik başlangıcını temsil ediyordu. Tüccar ve denizciler uzun zamandır bu ticarete bulaşmış olsalar da, o sene Amerikan köle ticaretinin merkezi olacak Rhode Island'dan, ticaretin Britanya ayağının ve yüzyılın sonunda bütün Atlantik ticaretinin merkezi haline gelecek Liverpool'dan yapılan kayda geçirilmiş ilk köle yolculuğunun yapıldığı seneydi. 1700 yılının Mayıs ayı sonlarında Kaptan John Dunn'ın yönetimindeki *Eliza* gemisi Afrika'da belirsiz bir istikamete doğru Liverpool'dan demir almış, oradan da 180 köle teslim ettiği Barbados'a demir atmıştı. Ağustos ayında Nicholas Hilgrove yine Afrika'da bilinmeyen bir istikamete, oradan tayfasıyla birlikte geminin filikasından 71 esir boşalttığı Barbados'a gitmek üzere Rhode Island'ın Newport limanından demir alan *Thomas and John* gemisinin kaptan köşküne geçmişti. Ertesi yüzyıl boyunca hem bu limanlardan hem başkalarından gelip geçen yüzlerce köle taciri aynı yolu izleyecekti.[10]

Kullandıkları kaynaklarla istikametlerin yanı sıra nakledilen insan sayılarındaki değişiklilere rağmen köle gemisi 1700-1808 yılları arasında görece pek az değişikliğe uğradı. Köle taşıyan teknelerin ebadı zamanla bir miktar büyüdü, sevk edilen köle sayısına bağlı olarak giderek daha az tayfa çalıştırarak daha verimli hale geldiler. Taşınacak beden sayısıyla birlikte, onları içine alacak gemi sayısı da artmıştı elbet. Ayrıca gemi ortamı daha sağlıklı kılınmıştı: denizciler ve köleler açısından ölüm oranı özellikle 18. yüzyılda düştü. Ne var ki yol alma, insan yükünü istifleme, besleme ve hareket ettirme gibi köle gemisini idare etme esasları onca zaman neredeyse hiç değişmemişti. Bu noktayı başka türlü ifade etmek gerekirse, 1700 yılında köle gemisini tecrübe etmiş bir kaptan, denizci ya da Afrikalı esire bir yüzyıl sonra hemen her şey aşina gelebilirdi.[11]

---

10 *TSTD*, #15123, #20211.

11 Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (Londra: Macmillan, 1962), 71, 73: D.P. Lamb, "Vo-

Köle gemisinde bulunan her kişi kendini savaş aygıtı, mobil hapishane ve fabrika arası tuhaf ve güçlü bir bileşimin içinde bulurdu. Toplarla donatılmış ve muazzam yıkıcı etkiye sahip geminin savaşma kapasitesi ülkelerin geleneksel savaşında Avrupa'nın başka teknelerine, kalelerine ve limanlarına karşı yönelebilir ya da bazen olduğu gibi imparatorluğun ticaretinde veya fetihlerinde Avrupalı olmayan gemiler ile limanlara çevrilebilirdi. Aynı zamanda, tayfalar (artık cezaevi gardiyanları) köleleri (mahkûmları) patakladıkça köle gemisi kendi içinde de bir savaşa sahne olur, kendi silahlarıyla ötekileri eğiterek kaçmaya ve isyana teşvik ederdi. Denizciler gemi içerisinde fabrika gibi köle de "üretir", Atlantik'in doğusundan batı yakasındaki bir pazara gittikçe ekonomik değerlerini ikiye katlar, 18. yüzyıl ve sonrasında büyüyen dünya ekonomisini canlandıracak işgücünü yaratmaya yardım ederlerdi. Plantasyonlar için işçi üreten fabrika-gemi aynı zamanda "ırk" da üretti. Kaptanlar yolculuğun başında rengârenk tayfaları işe alır, Afrika sahillerine vardıklarında bunlar "Beyaz adamlar" olurdu. Ara Geçiş'e girişte kaptanlar gemiyi çeşitli etnik gruplardan derleme insanlarla doldurur, Amerikan limanlarına yanaştıklarında bunlar "Siyah insanlar" ya da "Zenci ırk" adını alırdı. Dolayısıyla deniz seyahati bizzat onu mümkün kılanları başkalaştırırdı. Savaşmak, mahkümiyet ve işgücüyle ırkın fabrika üretimi hep şiddete dayalıydı.

Pek çok yolculuğun ve Atlantik ekonomisine yönelik sıkı hizmetin ardından köle gemisi nihayet fırtınalı denizlere açılırdı. Köle ticaretine karşı çıkanlar Atlantik aşırı yoğun bir kışkırtma eylemine girişmiş, sonunda köle tacirlerini yelken açmaya –ya da en azından sırasıyla 1807 ve 1808 yıllarında Britanya ve Amerikan hükümetlerinin çıkardıkları yeni yasalara göre yasal olarak yola koyulmaya– son vermek zorunda bırakmışlardı. Trafik senelerce kaçak olarak sürüp gitti, fakat

---

lume and Tonnage of the Liverpool Slave Trade, 1772-1807", alıntı Roger Anstey ve P.E.H. Hair (ed.), *Liverpool the African Slave Trade, and Abolition* (Chippenham, İngiltere: Antony Rowe for the Historical Society of Lancashire and Cheshire, 1976, yeni basım 1989), 98-99. Köle gemisi operasyonlarındaki devamlılık ileriki sayfalarda onların tarihinde tartışmalı ve tematik yönleri araştırmayı olanaklı kılmaktadır.

insanlık tarihinde belirleyici bir noktaya gelinmişti. Köleliğin kaldırılması, aynı dönemde meydana gelen şiddetli Haiti Devrimi'yle* birlikte, köleliğin sonunun başlangıcına damga vurdu.

İlginçtir, büyük dram içerisindeki dokunaklı öykülerden pek çoğu hiç anlatılmaz, köle gemisi de Atlantik köle ticareti hakkındaki zengin tarihsel edebiyat içerisinde göz ardı edilen bir konudur. Köle ticaretinin kökenleri, zamanlaması, ölçüsü, akışı ve getirisine dair mükemmel araştırmalar yürütülmüştür, ancak dünyayı değiştiren ticareti mümkün kılmış yelkenli hakkında geniş kapsamlı hiçbir çalışma yapılmaz. Pek çok açıdan küreselleşme evresinin kilidini açan, tarihin en büyük zorunlu göçünün işleyişini aktaran hiçbir anlatı yoktur. Avrupa'nın "ticaret devrimine," plantasyonlarla küresel imparatorlukların inşasına, kapitalizmin ve nihayetinde sanayileşmenin gelişmesine olanak tanıyan aygıtın analizi yoktur. Kısaca, köle gemisi ve onun içinde yaşanan sosyal ilişkiler modern dünyayı şekillendirmiş olmasına rağmen, onların tarihi pek çok yönüyle bilinmezliğini korur.[12]

Köle gemisi üstüne bilimsel bilgi sınırlı olsa da köle ticaretine dair bilgiler tıpkı Atlantik gibi engin ve derin. Öne çıkanlar arasında Philip Curtin'in çığır açan çalışması *The African Slave Trade: A Census* (1969); Joseph Miller'ın 17. yüzyıldan 19. yüzyıla Portekiz köle ticaretini irdelediği klasiği *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830* (1988); Hugh Thomas'ın muazzam sentezi *The Slave Trade: The Story of the African Slave Trade, 1440-1870* (1999) ile Robert Harms'ın kaleminden 1734-1735 yıllarında Fransa'dan yola çıkıp Whydah (Ouidah/Hueda) üzerinden Martinique'e tek bir sefer yapan *Diligent* gemisinin derli toplu mikro tarihi sayılabilir. David Eltis, Stephen D. Behrendt, David Richardson ile

---

* Kölelerin Fransız Devrimi'nin etkisiyle 1791'de başlattığı ayaklanma – ed.n.

12 Bu ihmalin hariç tutulduğu çalışmalar için bkz. George Francis Dow, *Slave Ships and Slaving* (Salem, Mass.: Marine Research Society, 1927), anlatı ve temel kaynaklardan derlenmiştir; Patrick Villiers, *Traite des noirs et navires negriers au XVIII siècle* (Grenoble: Editions des 4 Seigneurs, 1982), yararlı ancak sınırlı bir araştırma; Jean Boudriot, *Traite et Navire Negrier* (kendi baskısı, 1984), sadece *L'Aurore* adlı tek bir gemi üstüne çalışma.

Herbert S. Klein tarafından derlenip yayıma hazırlanarak çıkarılan *The Trans-Atlantic Slave Trade: A Database* adlı kitap sıra dışı bilimsel bir kazanımdır.[13] Köle ticareti üstüne diğer önemli çalışmalar Toni Morrison, Charles Johnson, Barry Unsworth, Fred D'Augiar, Caryl Phillips ve Manu Herbstein gibi yazarların kaleminden edebiyat alanında yerini bulmuştur.[14]

Aşağıda okuyacaklarınız yeni bir köle ticareti tarihi. Bu aslında meseleye farklı bir bakış açısından, köle gemisinin güvertesinden bakmak üzere, konuya dair yaygın bilimsel bilgilerin yanı sıra yeni materyaller kullanan mütevazı sayılabilecek bir anlatı. Bu konuda kapsamlı bir araştırma sayılmaz. Bütün Atlantik devletlerinin –yalnızca Britanya ve Amerika kolonileriyle sınırlı kalmayıp Portekiz, Fransa, Flemenk, İspanya, Danimarka ve İsveç– köle gemilerini karşılaştırıp bağdaştıran daha ayrıntılı bir tarih yazılmaya muhtaç. Ayrıca Doğu Atlantik, Afrika toplumları ve köle gemisi arasındaki ilişkiler ile batıda iki Amerika kıtasının köle gemisiyle plantasyon topluluklarının ilişkilerini bağdaştırmaya daha da önem vermek gerek. "İnsanlık tarihinin son bin yılının en muhteşem dramı" hakkında daha öğrenilecek çok şey var.[15]

---

13 Philip D. Curtin, *The African Slave Trade: A Census* (Madison: University of Wisconsin Press, 1969); Miller, *Way of Death*; Hugh Thomas, *The Slave Trade: The Story of the African Slave Trade, 1440-1870* (New York: Simon and Schuster, 1999); Robert Harms, *The Diligent: A Voyage Through the Worlds of the Slave Trade* (New York: Basic Books, 2002); Eltis vd., *Transatlantic Slave Trade Data Base*. Diğer önemli eserler: W.E.B. DuBois, *The Suppression of the African Slave-Trade in the United States of America, 1638-1870* (ilk baskı, 1896; Mineola, N.Y.: Dover Publications, Inc, 1970); Basil Davidson, *The African Slave Trade* (Boston: Little, Brown,1961); Daniel P. Mannix ve Malcolm Cowley, *Black Cargoes: A History of the Atlantic Slave Trade, 1518-1865* (Londra: Longmans, 1963); James A. Rawley, *The Transatlantic Slave Trade: A History* (New York: W.W. Norton, 1981); ve yakın tarihli Anne C. Bailey, *African Voices of the Atlantic Slave Trade: Beyond the Silence and the Shame* (Boston: Beacon Press, 2005).

14 Toni Morrison, *Beloved* (New York: Alfred A. Knopf, 1987); Charles Johnson, *Middle Passage* (New York, Plume, 1991); Barry Unsworth, *Sacred Hunger* (New York: W.W. Norton, 1993); Fred D'Aguiar, *Feeding the Ghosts* (Londra: Chatto & Windus, 1997); Caryl Phillips, *The Atlantic Sound* (New York: Alfred A. Knopf, 2000); Manu Herbstein, *Ama: A Novel of the Atlantic Slave Trade* (Capetown: Picador Africa, 2005).

15 Çalışmalarına çok şey borçlu olduğum genç akademisyenlerin yeni eserleri: Emma Christopher, *Slave Trade Sailors and their Captive Cargoes, 1730-1807*

Köle gemisinin odak noktasına gelmesi, oynanan dramda rol alan oyuncuların sayısı ve çeşidini artırır, önsözünden sonsözüne kadar dramın kendisini daha karmaşık hale getirir. Şimdiye değin başoyuncular görece küçük ama güçlü tüccar, plantasyon sahibi, politikacı ve kölelik karşıtlarından oluşan gruplar olduysa bile, artık rol alanlara binlerce kaptan, yüz binlerce denizci ve milyonlarca köle de dahildir. Öyle ki köleleştirilmiş insanlar gemilerde kölelik koşullarıyla gün be gün mücadele ederken ve zamanla metropoller kölelik karşıtlarıyla muhalif denizciler, orta sınıfın azizleriyle proleter günahkârlar arasında destek bulurken aslında ilk ve başlıca kölelik karşıtları olarak sahneye çıkarlar. Diğer önemli oyuncularsa köleliğin kaldırılması davasına katılmış ve bunu gerçekten de başarılı bir kitle hareketine döndürmüş İngiltere ve Amerika'daki işçilerin yanında Afrikalı krallar ve tacirlerdir.[16]

Neden bir insanlık tarihi peki? Barry Unsworth epik romanı *Sacred Hunger*'da bunun nedenlerinden birini ustalıkla yakalar. Liverpoollu tacir William Kemp, az evvel eline geçen mektupta Batı Afrika'dan insan yükünü alıp Yenidünya'ya doğru yelken açtığını öğrendiği köle gemisinden bahseder oğlu Erasmus'a.

> Meşe lambri ve Türk halısı kaplı, raflarında defteri kebirlerle seyir defterleri dolu o sessiz odada geminin vaziyetini yahut Gine sahillerindeki alışverişin içyüzünü göz önüne getirmek, ne kadar denemek isteseler de, o iki kişi için zor olacaktı. Zor ve neresinden bakarsan bak lüzumsuzdu. Doğru dürüst çalışmak için –ne şekilde olursa olsun çalışmak için– elimizde neler var iyice bakmalıyız.

(New York: Cambridge University Press, 2005); Stephanie E. Smallwood, *Saltwater Slavery: A Middle Passage from Africa to American Diaspora* (Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 2006); Eric Robert Taylor, *If We Must Die: Shipboard Insurrections in the Era of the Atlantic Slave Trade* (Baton Rouge: Louisiana State University Press, 2006); Vincent Brown, *The Reaper's Garden: Death and Power in the World of Atlantic Slavery* (Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 2007); Alexander Xavier Byrd, "Captives and Voyagers: Black Migrants across the Eighteenth-century World of Olaudah Equiano", doktora tezi, Duke University, 2001; Maurice Jackson, "'Ethiopia shall soon stretch her hands unto God': Anthony Benezet and the Atlantic Antislavery Revolution", doktora tezi, Georgetown University, 2001.

16 Seymour Drescher, "Whose Abolition? Popular Pressure and the Ending of the British Slave Trade", *Past & Present* 143 (1994), 136-166.

> Bir şeyleri göz önünde canlandırmak iş açısından kötü olur, çaptan düşersin. Eğer ısrar edilirse, korku aklı ele geçirir. Meşgul olmamıza ve güvenle soyut dünyada kalmamıza, ayrıca bize meşru faaliyet görme ve meşru kâr elde etme duygusu aşılayarak rahat etmemize yardımcı olacak grafikler, tablolar, bilançolar ile şirket felsefesini özetleyen bildiriler var elimizde.[17]

Unsworth en başından beri köle ticaretinin araştırılmasına musallat olmuş "soyutlanmış şiddeti" tarif eder. Sanki defteri kebirlerle seyir defterleri, bilançolar, grafikler ve tablolar –taciri rahatlatıcı araçlar– soyut kılınmış, dolayısıyla insanlıkla ilişkisi koparılmış, ahlaki ve siyasi nedenlerle somut olarak anlaşılması gereken bir gerçeklik olmuştur. Köle gemisinin etnografyası yalnızca bir (ya da birkaç) grup insanın para –daha doğrusu sermaye– uğruna başkalarına neler yapmaya hazır olduğunu gösteren zalim hakikati gözler önüne sermeye yaramaz, aynı zamanda gerçeği ve faaliyetlerinin sonuçlarını hem kendilerinden hem de gelecek kuşaklardan saklamanın can alıcı yönlerini nasıl başardıklarını gösterir. Rakamlar her yana sirayet etmiş işkence ve dehşeti örtbas edebilir, gelgelelim Avrupalı, Afrikalı ve Amerikalı toplumlar hâlâ bunların sonuçlarıyla, ırkçılık, sınıf ayrımı ve köleliğin çok sayıda kalıntılarıyla yaşamaktalar. Köle taciri modern bilincin kıyılarında yelken açmış yüzen bir hayalet gemidir.[18]

Kişisel bir notla sonlandıralım. Bu kitabı yazmak acı verdi; eğer konuya sadık kaldıysam, okuması da acılı olacak. Bundan kaçış yok, olmamalı da. Bu çalışmayı derin saygılarımla ve böyle dehşetlerin her zaman yaşandığını, hâlâ küresel kapitalizmin başlıca konusu olmaya devam ettiğini hatırlamamız gerektiğine inanarak, neredeyse akla hayale gelmeyecek denli şiddete, dehşete maruz kalmış, ölümün acısını çekmiş insanlara adıyorum.

---

17 Unsworth, *Sacred Hunger*, 353. 2001 yılında Francis Barker'ı Anma Konferansı'nda yaptığı "Body Counts: Violence and Its Occlusion in Writing the Atlantic Slave Trade" başlıklı konuşmadan dolayı Gesa Mackenthun'a minnettarım.

18 Derek Sayer, *The Violence of Abstraction: The Analytic Foundations of Historical Materialism* (Oxford: Basil Blackwell, 1987).

1

KÖLE TİCARETİNDE YAŞAM, ÖLÜM VE DEHŞET

Bu acayip cehenneme yolculuk denizde insan manzaralarıyla, hayatları köle ticaretiyle şekillenmiş insanların hikâyeleriyle başlar. Kimileri refaha ve güce kavuştu, kimileri yoksullaşıp gücünü yitirdi. Büyük çoğunluk dehşet ortamında ne acılar çekti, korkunç koşullar altında pek çoğu öldü. Kadın, erkek, çocuk, Siyah, Beyaz ve ikisi arasındaki her renkten, Afrikalısı, Avrupalısı, Güney ve Kuzey Amerikalısı, her türlü insan bu ticaretin akıl almaz, fırıl fırıl dönen girdabına kapılmıştı. Bu girdabın en dibinde alabildiğine geniş ve ezik işçi sınıfı, katrana bulanmış diz altı pantolonlarıyla bir köle gemisinin iskalyaları boyunca bir aşağı bir yukarı koşturan yüz binlerce denizci, tavlonda çırılçıplak çömelmiş duran milyonlarca köle vardı. En tepesinde de tacirlerden, plantasyon sahiplerinden ve fırfırlı şık kostümleriyle Amerikan Ulusal Meclisi ile Britanya Parlamentosu'nun sıralarında oturan siyasal liderlerden meydana gelmiş, Atlantik'in her iki yakasına hükmeden küçük, kendini beğenmiş bir grup yer alıyordu. İnsan ticareti-

nin "en muhteşem dramında" sahneye çıkan oyuncular arasında korsanlarla savaşçılar, ufak çapta mal alıp satanlar, açlık grevi yapanlar, katillerle hayalperestler de bulunuyordu. Köpekbalıkları da çoğu zaman onların etrafını sarardı.

Kaptan Tomba

Bir köle taciri tarafından satın alınmak üzere olan kapatılmış bir grup kederli mahkûm arasından biri öne çıktı. "Boyu bosu yerinde, güçlü kuvvetli, cesur ve dikbaşlı" bir adamdı. Barakadakileri gözleyen Beyaz adamları görünce "satın almak üzere yaratılmışlar," diye geçirdi içinden. Birlikte esir olduğu adamlar olası alıcılar muayeneden geçirsin diye vücutlarını sergilerken o buna direniyordu. Sierra Leone'nin Bance Adası'nda köle fabrikasının ya da sevkiyat noktasının başı "Beyaz Moruk" John Leadstine adamlara ayağa kalkmalarını buyurmuştu: "Kollar öne!" Emre itaat etmedi. Küstahlığı yüzünden "bıçak gibi kesen *Manati Kırbacı*" şiddetle sırtında patlıyordu. Kamçıyı yerken metanetle dayandı, her darbede hafiften büzülüyordu. Sahneyi görenlerden birine göre, gözlerinden dökülen "bir iki damla yaşı mahcup olmuş gibi saklamaya çalışmıştı."[1]

Bu uzun boylu, kuvvetli, aksi adam Kaptan Tomba'ydı; Leadstine adamın cesaretinden etkilenen ve geçmişini bilmeye can atan konuklara onun nasıl esir düştüğünü anlattı. Birkaç köyün, galiba Rio Nuñez yakınlarındaki Baga'nın reisiydi. Oradakiler köle ticaretine karşı geliyorlardı. Kaptan Tomba kendi köylülerini kulübeleri yakmaları, Leadstine ve diğer köle tacirleriyle işbirliği yapan komşularını öldürmeleri için kışkırtmıştı. Direnişi kırmak için Leadstine bu tehlikeli elebaşını ele geçirmek üzere bir gece yarısı baskın düzenlemiş, Kaptan iki adamını öldürse de nihayet esir alınmıştı.

Kaptan Tomba sonunda Kaptan Richard Harding tarafından satın alınarak Bristol'lı *Robert* gemisine bindirildi. Zincire vurulup tavlona atılmış olmasına rağmen derhal kaçış

1 John Atkins, *A Voyage to Guinea, Brasil, and the West Indies; In His Majesty's Ships, the Swallow and Weymouth* (Londra, 1735; yeni basım, Londra: Frank Cass, 1970), 41-42, 72-73

planları yapmaya girişti. "Memleketlileri arasından en cesur üç dört adam" ve gemide elini kolunu sallayarak dolaşmasına izin verilen, dolayısıyla planın ne zaman uygulamaya konabileceğini en iyi bilen bir köle kadınla işbirliği içindeydi. Adsız kadın bir gece güvertede sadece beş Beyaz erkek olduğunu gördü, hepsi uykudaydı. Prangaları kırsın diye bir çekiç ve "bulabildiği ne kadar Silah varsa" parmaklıkların arasından Kaptan Tomba'ya uzattı.

Kaptan Tomba tavlondaki adamları "Hürriyet Ümidi" ile yüreklendiriyordu, gelgelelim ona katılmaya istekli olan sadece bir adam vardı, bir de yukarıdaki kadın. Uyuyan üç denizcinin yanına sokularak ikisini "Şakaklarına birer Hamle" ile anında gebertti. Üçüncüyü öldürürken gürültü yapınca nöbetteki diğer iki adamı ve onlarla birlikte başka yerlerde uykuya dalmış mürettebatın geri kalanını da uyandırdı. Kaptan Harding eline geçirdiği metal boruyu Tomba'ya savurup onu yere devirdi, sonra da "boylu boyunca Güverteye yapıştırdı." Tayfalar üç asiyi prangaya vurdular.

Cezalandırma vakti gelip çattığında Kaptan Harding iki erkek isyancının "Kudretiyle Kıymetini" hesaplayarak kendi menfaati gereği onları "sadece kırbaçtan geçirip canlarını yakmanın" yeterli olacağına karar verdi. Daha sonra kumpasa yalnızca sözde dahil olmuş, ama aynı zamanda daha az eden üç kişiyi seçerek onları teknede bulunan köleler arasında korku yaratmak için kullandı. Bu adamları zalimce Ölüm cezasına çarptırdı. Birini hemen oracıkta öldürüp kalbiyle karaciğerini deşip diğerlerine yedirdi. Kadını "Bileklerinden kaldırıp kırbaca vurdular, öbür Kölelerin önünde can verene dek Kamalarla delik deşik ettiler." Anlaşılan Kaptan Tomba diğer 189 köleyle birlikte Jamaika'daki Kingston limanına götürülüp yüksek bir fiyattan satılmıştı. Bundan sonraki akıbetini bilen yok.[2]

"Lostromo" (Porsun)

Esirler arasındaki liderlik Ara Geçiş'i geçerken tavlon güvertelerde başlardı. *Nightingale* gemisindeki bir denizci, gerçek

2 *TSTD*, #16303.

adı gelecek kuşaklardan esirgenen fakat –kendi gibi köle kadınlar arasında, okyanusu geçerken katlanacakları zorlukların hep birlikte üstesinden gelebilmeleri için herhalde büyük bir azimle düzeni sağladığı için– gemidekiler arasında "lostromo" (porsun) olarak ünlenen esir düşmüş bir kadının hikâyesini anlatmıştı. "Hem odalarda kapalı kaldıklarında hem de güverteye çıktıklarında sessiz durmalarını sağlardı."

1769 yılının başlarında bir gün bu kadının kendi kendine kurduğu otorite gemideki zabitlerle ters düştü. Kadın ikinci kaptana "itaatsizlik" etmiş, adam da dokuz kamçılı kırbacı "bir iki kere" sırtında şaklatmıştı. Gördüğü muamele karşısında deliye dönen kadın karşılık vererek ikinci kaptana çullandı. O da kadını itip üç dört kamçı daha çaldı. Başa çıkamadığını görüp "heriften intikamını alma çabaları" boşa çıkınca birdenbire "güvertede bir metre kadar havaya sıçrayıp yüzüstü çakılıverdi." Kadının cansız bedeni yarım saat sonra küpeşteden aşağı atılmış ve köpekbalıklarının ağzında paramparça olmuştu.[3]

İsimsiz Adam

Adam, büyücülükle suçlanan bütün ailesiyle –karısı, iki kızı ve annesiyle– birlikte *Brooks* adlı köle gemisine bindiğinde 1783 sonu ya da 1784 başıydı. Ticaretle uğraşır, muhtemelen köle alım satımı yapardı; Altın Sahili'nde Saltpan adlı bir köyün yerlisiydi. Galiba Fante etnik grubundandı. İngilizce bilirdi, her ne kadar kaptanla konuşmaya tenezzül etmediyse de tayfalardan bazılarıyla konuşmuş ve onlara nasıl köle edildiğini anlatmıştı. Köyün reisi ya da "caboceer" ile münakaşa etmişti, adam da intikamını almak için büyücü olduğunu söyleyerek ona iftira atmış, hem onun hem de ailesinin suçlu görülmesini sağlayarak köle gemisine satılmalarına sebep olmuştu. İşte şimdi de Jamaika'daki Kingston'a doğru yola çıkmışlardı.[4]

---

3 Henry Ellison'ın ifadesi, 1790, *HCSP*, 73:376. Bkz. *TSTD*, #17707.

4 Thomas Trotter'ın ifadesi, 1790, *HCSP*, 73:83, 88, 92; Clement Noble'ın ifadesi, 1790, *age.*, 111, 114-115. Thomas Trotter, *Observations on the Scurvy, with a Review of the Theories lately advanced on that Disease; and the Theories of Dr. Milman refuted from Practice* (Londra, 1785; Philadelphia, 1793), 23. Trotter bu araştırmasında Fanti ve "Dunco" (yani Chamba) kabilelerinin gemi-

Gemi doktoru Thomas Trotter'ın anlattığına göre, aile gemiye bindiğinde adam, "derin melankolinin her emaresini gösteriyordu." Dalgın ve canı sıkkındı, şok geçiriyordu. Ailenin diğer üyeleri "sefaletin her belirtisini" taşıyorlardı. Köle gemisine ilk geldiklerinde tutsak edilmiş kimselerde bunalım, çaresizlik, hatta "kayıtsız ve duyarsız" tavırlar yaygın görülürdü. Tayfalar günler geçtikçe adamla ailesinin ruh halinin iyileşeceğini, içine girdikleri tuhaf ahşap dünyaya giderek alışacaklarını düşünmüşlerdi.

Adam gelir gelmez yemeyi, içmeyi reddetti. Tutsaklığının ilk gününden itibaren ağzına tek lokma koymayı kabul etmiyordu. Böyle bir tepki de yaygındı ama o işi ileriye götürdü. Bir sabah erken saatlerde denizciler esirleri kontrol etmeye gittiklerinde adamı kan revan içinde bulmuşlardı. Hemen doktoru çağırdılar. Adam boğazını kesmeye yeltenmiş, üstelik "şahdamarını kesmeyi" başarmıştı. Neredeyse yarım kilo kan kaybetmişti. Trotter yarayı diktikten sonra adama zorla yemek yedirmeyi düşünüyordu. Gelin görün ki gırtlaktaki yara köle tacirlerinin kuşkusuz sıklıkla başvurduğu "zor kullanma olasılığını ortadan kaldırmıştı." Yemek yemeye yanaşmayan kölelerin gırtlağından aşağı yulaf lapası boşaltıp onları beslemek için zorla ağızlarını açmakta kullandıkları *speculum oris* denen genişletme cihazını denedi.

Ertesi gece adam ikinci kez canına kıymaya kalktı. Dikişlerini patlatıp boğazının diğer tarafını kesmişti. Yeni bir acil duruma müdahale etmek üzere çağrılan Trotter kanayan yarasını temizlediği sırada adam onunla konuşmaya başladı. Kısaca ve açıkça "asla Beyaz adamların yanına gitmeyeceğim" diyordu. Daha sonra "hüzünlü gözlerini göğe dikti" ve Trotter'ın anlamadığı birtakım sözler etti. Ölümü köleliğe tercih ediyordu.

Genç doktor onu tedavi etmek için elinden geleni yaptı, gırtlağını neyle kestiğinin anlaşılması için kölelerin kaldığı bölmede "sıkı bir arama" yapılmasını istedi. Gemiciler hiçbir şey bulamadılar. Adamı daha yakından muayene edince parmak uçlarında kan gördü, yaranın etrafında da "yırtıklar" dik-

---

lere alınan başlıca iki grup olduğunu belirtmişti. Fantiler kıyıda yaşarlardı ve Chambalara kıyasla İngilizce konuşanları daha çoktu.

katini çekmişti, bunun üzerine adamın gırtlağını tırnaklarıyla parçaladığı sonucuna vardı.

Buna rağmen adam hayatta kaldı. "Daha başka girişimlerde bulunmasını önlemek için" elleri bağlanmıştı, ancak isimsiz adam istemeyince bütün çabalar boşa çıkıyordu. Trotter'ın sonradan anlattığına göre, "adam hâlâ kararına sadıktı, ağzına tek lokma almamak için direndi, bir hafta, on güne kadar da yalnızca açlıktan öldü." Geminin kaptanı da durumdan haberdar edilmişti. Kaptan Clement Noble'ın dediğine göre, adam "fırtına gibi esip gürlüyor, elleri işliyordu, kendini oradan oraya atıyor, deliliğin her emaresini gösteriyordu."

Thomas Trotter 1790 yılında köle ticaretini soruşturan Parlamento komitesine adamın hikâyesini anlatınca soru yağmuruna tutulmuş, ayrıca bir dizi tartışmanın başlamasına neden olmuştu. Kölelikten yana tavır alan Parlamento üyeleri Kaptan Noble'ı destekleyerek Trotter'ı gözden düşürmeye çalıştılar, fakat kölelik karşıtı parlamenterler Trotter'a arka çıkıp Noble'ı topa tuttular. Parlamento üyelerinden biri Trotter'a "Sizce tırnaklarıyla gırtlağını yırtmaya kalkışan adamın aklından zoru mu vardı?" diye sordu. Trotter kendinden emindi. "Kesinlikle deli değildi, ölmeden önce hezeyana kapılmış olabilir, ama gemiye bindiğinde gayet aklı başında biriydi." Adamın köle gemisine bindirilmeye karşı tırnaklarını kullanarak gırtlağını parçalama kararı rasyonel bir tepkiydi. Dünyanın en güçlü kimseleriyse onun direnişinin anlamını tartışıyorlardı.

"Sarah"

Genç kadın 1785 yılında Eski Calabar'da *Hudibras* köle gemisine biner binmez herkesin dikkatini çekmişti. Güzeldi, zarifti, karizmatikti: "Her hareketiyle neşe saçıyordu, gözlerinden iyi niyet fışkırıyordu." Kadına abayı yakan William Butterworth adında bir denizci, Afrikalı müzisyenler çalgılarıyla birlikte günde iki kere ana güverteye tutsaklar için beden hareketleri anlamına gelen "dansa" çıktıklarında diye anlatmıştı, "Afrika ezgilerinin sert ritmine ayak uydurarak kız güvertede hoplayıp zıplarken üstünlüğü sağlamış görünüyordu." Gemide en

iyi dans eden de en iyi şarkı söyleyen de oydu. "En canlısı, en neşelisi!" demek kadının yaydığı ışığı özetlemeye yeterdi herhalde, köle ve sürgün olmanın getirdiği aşırı baskılı koşullar altında bile.[5]

Diğer gemi adamları duydukları hayranlıkta Butterworth'ü yalnız bırakmamışlardı, hatta bu genç kadınla birlikte bir başkasını daha kendine "gözde" seçen, dolayısıyla zoraki cinsel hizmetlerine karşılık onlara "herkesten çok kıyak çeken" Kaptan Jenkin Evans da onlardan biriydi. Butterworth gibi köle gemisinde çalışan denizciler kaptanın gözdelerinden genellikle hoşlanmazlardı, ne de olsa onları kaptana gammazlamaları beklenirdi. Ne var ki kıvrak şarkıcı ve dansçı denizcilerin büyük beğenisini kazanmıştı. "Gemideki tayfaların hepsi ona saygı duyuyordu."

Kaptan Evans bu kadına Sarah adını vermişti. Muhtemelen İgbo dilini konuşan köle kadına Eski Ahit'ten bir isim seçerek onu bir prensesle, İbrahim'in güzel karısıyla bir tutmuş oluyordu. Belki de kaptanın umudu, kadının Kenan ülkesine yaptığı uzun yolculuk boyunca kocasına sadık ve itaatkâr kalan Eski Ahit'teki Sarah'nın diğer özelliklerine sahip olmasıydı.

Çok geçmeden *Hudibras* gemisindeki köle erkekler ayaklandılar. Amaçları "mürettebatı katletmek ve gemiyi ele geçirmekti." Ayaklanma bastırıldı, ölümcül cezalar verildi. Her ne kadar kadınlar isyan sırasında erkeklerin yanında yer almadıysa da sonradan Kaptan Evans ile diğer zabitler Sarah ile annesinin (o da gemideydi) de bir şekilde isyana karıştıklarından kuşkulandılar. Şiddet giderek büyürken iyice soruşturulduğunda herhangi bir ilgileri olduğunu inkâr etmişlerdi, fakat "suratlarına korku ya da suçluluk" ifadesi yayılmıştı. Aynı gece erkek ve kadın köleler yenilgiye uğramanın etkisiyle bağıra çağıra ithamlara başladıklarında, Sarah ile annesinin yalnızca isyandan haberdar olmakla kalmayıp bizzat karıştıkları ortaya çıktı. Herhalde Sarah gözde olmanın ve bu sayede gemide dilediğince dolaşma özgürlüğüne sahip olmanın ayrıcalığından yararlanarak ayaklanma planına yardım etmiş, belki de

5 *Three Years Adventures*, 80-81, 108-109, 111-112.

prangalarıyla kelepçelerini kesmek için erkeklere gerekli aletleri bulmuştu.

Sarah ayaklanmaya katılma suçundan her ne ceza aldıysa alsın, Ara Geçiş'i sağ salim atlattı. 1787 yılında başka 300 köleyle birlikte Grenada'da satıldı. Muhtemelen Kaptan Evans'ın özel izniyle gemide herkesten daha uzun süre kalmasına göz yumuldu. Kıyıya çıkarken Afrika'nın dans, şarkı ve direniş geleneklerini de yanında götürmüştü.[6]

Kamarot Samuel Robinson

Samuel Robinson 1801 yılında amcası Kaptan Alexander Cowan ve karmakarışık 35 mürettebatla birlikte Liverpool'dan Altın Sahili'nin Demerara bölgesine doğru seyahat etmek üzere *Lady Neilson* gemisine bindiğinde 13 yaşındaydı. Gözü pek İskoçyalı ertesi yıl amcasıyla birlikte Altın Sahili ve Jamaika'ya giden *Crescent*'ta ikinci bir yolculuk daha yaptı. Yol boyunca günlük tutmuştu, 1860'larda bunları seyahat anısı olarak yazmaya karar verdi. Dediğine göre amacı o zamanların kölelik karşıtlarına kafa tutmaktı. Köle ticaretinin yanlış, hatta savunulamaz olduğunu kabul ediyordu, fakat "Batı Hint Adaları'ndaki kölelik ve Ara Geçiş'te yaşanan dehşete dair yalan yanlış çok şey" duymuştu, "meselenin sadece tek tarafını görmüş iyi niyetli kimseleri aydınlatmak" istiyordu. Hayatının hikâyesini yazmayı bitirdiğinde, "köle ticaretine çıraklık etmiş sağ kalan tek adam benim," diye böbürlenebilirdi artık.[7]

İskoçya'nın güneybatısında Garlieston adlı bir kıyı köyünde büyüyen Robinson kendinden daha büyük bir çocuğun Batı Hint Adaları'na yapılan seyahatler hakkında sıktığı palavraları duymuştu. Büyülenmişti adeta. Köle gemisine giden yolda nasıl ilerlediğini kendi ağzından dinleyelim: "Deniz hayatını yaşama arzusu öyle dayanılmazdı ki kendimi iyice kaptırmış-

6 *TSTD*, #81890.

7 Samuel Robinson, *A Sailor Boy's Experience Aboard a Slave Ship in the Beginning of the Present Century* (ilk baskı, Hamilton, İskoçya: William Naismith, 1867; y. basım, Wigtown, İskoçya: G.C. Book Publishers Ltd., 1996); *TSTD*, #88216 (*Lady Neilson* veya *Nelson*), #80928 (*Crescent*).

tım, dibi boylamadıkça geminin nereye gittiği, korsanlık hariç ne iş yaptığı umurumda değildi, yeter ki içinde ben de olaydım." Herhangi bir gemi onu amacına ulaştıracağından, amcasının köle ticareti yaptığı gemi de olurdu.

Robinson'ın köle gemisinde yaşadığı deneyim denize açılmış herhangi bir çocuğunkinden farklı değildi. Deniz tuttu, alay konusu oldu, deniz kurdu adamların diline düştü, diğer çocuklarla kavgaya tutuştu. Bir gün seren direğine çıkması söylenmişti, birden kendini "geminin yalpası boyunca 18-20 metre bir tarafa, hemen arkasından diğer tarafa savrulurken" buldu. O anda, diye hatırlıyordu, "evimden çok uzaklarda olduğumu iyice anladım." Köle gemisinin çevresinde dört dönen köpekbalıkları onu dehşete düşürüyordu; *Lady Neilson* Sierra Leone yakınlarındaki Rio Sestos'a vardıklarında, Afrikalı çıplak erkeklerin yürüttüğü kalabalık kano filolarını görünce ağzı açık kalakalmıştı: "Hayretler içinde bu güzelim görüntüye bakıyordum. Burayı görmek için onca yolu gelmeye değerdi." Esir alınanlar onun bulunduğu gemiye getirildiğinde pek fazla ilgi göstermemişti, hatta yaşıtı çocuklarla bile ilgilenmedi. Başına gelen en önemli olaylardan biri, Demerara'da gemilerine el konunca eve dönüş yolunda zorla çalıştırıldığı *Expedition* köle gemisinin ayyaş ve zorba kaptanı John Ward ile karşılaşmasıydı. Kaptan Ward bir gün çocuğun yeterince çalışmadığını ya da hızlı hareket etmediğini düşünüp iki parmak kalınlığındaki iple onu döverek "dinçleştirmeye" karar vermişti. Robinson onun gazabından kurtulmak için mizana iplerinden aşağı ana güverteye kayarken ayak bileğini burkmuş, böylece uzun vadede gemici olarak işe yaramaz hale gelmişti.

Robinson denize açılma arzusuna ilk kapıldığı günleri düşünürken şöyle diyordu: "Hayalimde ışıl ışıl canlanan okyanus cenneti şimdi ışıltısını kaybetmiş görünüyor." Gemideki zabitlerin (amcası dahil) "gaddar zorbalığı"nı, yemeklerle suyun "sadaka gibi" verildiğini, "ahlaki ya da dini eğitimden veya iyi örnek olmaktan" uzak kalındığını dile getirmişti. Denize açılmış gürbüz bir çocuk olarak ikinci köle avından dönüşte merak ediyordu: "Şimdi neye mi benziyorum? Beti benzi kalmamış, sokakta güç bela adım atmak için bastona dayanması

gereken zavallı bir iskelete; tercih ettiğim mesleği yapma hayallerim yeşermeden kurudu, geleceğe dair planlarım karanlıklara gömüldü."

Denizci ve Korsan Bartholomew Roberts

Bartholomew Roberts genç bir Galliydi, Londra'dan ayrılıp Sierra Leone'ye doğru denize açılan 140 tonluk köle ticaret gemisi *Princess*'in ikinci kaptanıydı. Anlaşıldığına göre köle ticaretinde bir süredir çalışıyordu. Seyrüseferi bilirdi, ne de olsa köleleri taşıyan zabitler kaptanın ölmesi gibi hiç de alışılmadık olmayan durumlarda komutayı üstlenmeye hazır olmalıydılar. Haziran 1719'da *Princess* bir grup azgın korsan ve Howell Davis tarafından kaçırıldı, ayrıca Roberts ile diğer zabitlere "kardeş" olmayı kabul ettikleri takdirde, denizde buldukları ganimetleri paylaşmaları teklif edildi. Britanya hükümetinin son yıllarda idam edilmiş korsanların cesetlerini Atlantik boyunca limanların girişlerinde sıra sıra asılı bıraktığını bildiği için önceleri tereddüt etmişti Roberts. Fakat çok geçmeden denizlerde siyah bayrakla seyredebileceğine karar verdi.[8]

Kaçınılmaz bir karardı. Çok geçmeden Portekizli köle tacirleri Davis'i öldürünce, sonradan ona takılan lakapla "Kara Bart" geminin kaptanı seçilerek, kısa sürede o dönemin en başarılı deniz haydudu oldu. Küçük bir filotillanın yanı sıra "korsanlığın altın çağını yaşadığı" üç yılı aşkın bir sürede 400 kadar ticari gemiyi ele geçiren birkaç yüz adama komuta ediyordu. Roberts'ın ünü dört bir tarafa yayılmıştı, bir o kadar da korkulan biriydi. Devriye gezen donanma subayları onu görünce yön değiştirip yelkenleri aksi istikamete çeviriyorlardı. Kraliyet görevlileri "büyük korsan Roberts" dedikleri adama

8 Kaptan Charles Johnson, *A General History of the Pyrates*, ed. Manuel Schonhorn (Londra, 1724, 1728; yeni basım Columbia, South Carolina: University of South Carolina Press, 1972), 194-287; *TSTD*, #76602; Robert Norris, *Memoirs of the Reign of Bossa Ahádee, King of Dahomy, an Inland Country of Guiney, to which are added the Author's Journey to Abomey, the Capital, and a Sort Account of the African Slave Trade* (ilk baskı Londra, 1789; yeni basım Londra: Frank Cass and Company Limited, 1968), 67-68. Roberts'ın kuşağındaki korsanlar için bkz. Marcus Rediker, *Villains of All Nations: Atlantic Pirates in the Golden Age* (Boston: Beacon Press, 2004).

karşı kıyılarda tahkimat çalışmalarına koyulmuşlardı. Roberts rolünü yerine getirirken üzerine giydiği Şam ipeğinden fiyakalı ceketi, kırmızı tüylü şapkası ve dudaklarının arasına sıkıştırdığı altın renkli kürdanla iki dirhem bir çekirdek gemisinin güvertesinde salınarak dolaşırdı. "Hızlı Yaşa Genç Öl" anlayışını kendine ilke edinmişti.

Roberts ticari gemiler arasında "panik estirdiği" Afrika kıyılarına dehşet saçıyordu. Köle ticaretiyle meşgul kaptanların gaddar tavırlarından öyle nefret ediyordu ki, mürettebatıyla birlikte "adalet dağıtma" adını verdiği kanlı bir ayini yerine getirmekten geri kalmaz, yakaladıkları her kaptanın tayfaları kendisinden gördükleri muameleden şikâyet ettikleri zaman adam şiddetli bir kırbaç cezasından geçirilirdi. Aslında kamçılamayı çoğu zaman Roberts kendi yapardı. Köle tacirleri onları kârlarından etme tehdidi karşısında çareyi donanmanın Batı Afrika sahillerindeki devriyelerini sıklaştırmaları için Parlamento'yu ikna etmekte bulmuşlardı. Şubat 1722'de HMS *Swallow* kraliyet gemisi Roberts'ı bulup onunla çatışmaya girdi. Roberts çarpışmaları güverteden yönetiyor, adamlarını yüreklendiriyordu, fakat boynuna saplanan bir şarapnel parçasıyla ölümcül bir yara aldı. Arkadaşları onun anısına uzun bir saygı duruşunda bulunduktan sonra hâlâ tepeden tırnağa silahlı cesedini küpeşteden aşağı attılar. Donanma gemisi korsanları mağlup etmiş, sağ kalanları esir almış ve yargılanıp toplu halde idam edildikleri Cape Coast Kalesi'ne köle tacirlerinin kalesine götürmüşlerdi. Kaptan Challoner Ogle daha sonra yerel köle tacirlerinin denizcilere uyarı olarak onları ipte sallandırmaları için cesetleri Afrika sahillerine dağıttı. Ogle "eğer onca yıl sahillerine zarar veren *Roberts* alçağını haklayacak olursa," kendisine yirmi beş kiloluk altın tozu söz vermiş olan Whydah kralının ziyaretine bizzat gitmişti.

Gemici ve Ufak Çapta Köle Taciri Nicholas Owen

Hovarda babası ailenin bütün servetini har vurup harman savurduktan sonra denize açılan İrlandalı bir haydut olan Nic-

holas Owen tam bir Robinson Crusoe'ydu. Atlantik'i beş kere geçmişti, bunlardan üçünde köle gemilerindeydi, diğer ikisi felaketle sonuçlanmıştı. Yolculuklardan birinde kaptanlarının "haşin muamelesinden" bıkan Owen ile arkadaşları isyan çıkararak, Owen'ın sözleriyle "her Evropalının hakkı olan hürriyeti" ellerine geçirdiler. Sierra Leone'nin güneyindeki Cape Mount yakınlarına geldiklerinde gemiciler silah zoruyla kaçarak aylarca hintpirinci, istiridye ve yerlilerin konukseverliği sayesinde verdikleri yiyeceklerle beslenip kaçak yaşadılar. İkinci felaket bir yıl kadar sonra geldi, Felemenkli bir köle gemisinin yakın zamanda kaçırdığı insanların intikamını almak için Owen'ın gemisinin yolunu kesen öteki Afrikalıların pek dost olmadıkları anlaşılmıştı. Gemisi talan edilip tutsak alınan Owen her şeyini kaybetti, hepsi altın olan dört yıllık kazancından, gelirini artırmak için satmayı planladığı mallarından oldu. Yerliler kendilerini tutsak edenlerin Felemenkli değil İngiliz olduklarını düşünüyorlardı, dolayısıyla canlarını bağışladılar. Sonunda Mr. Hall adında Beyaz bir köle tacirine teslim ettiler, Owen da bu adamla çalışmaya başladı. Kısa süre sonra Owen kendi işini kurdu, Sherbro Nehri üzerindeki York Adası'nda bulunan köle ticaretinin kalesine yerleşerek Afrikalı bütün yerel gruplarla Avrupalı tüccar arasında simsarlık yaptı.[9]

Owen "deniz hayatının nice tehlikelerini cümle âleme duyurmak" için günlük tutmaya başlamıştı. Bu tehlikeleri yaşayanların başında kendi geliyordu. "O öfke dolu yerde" yaşayıp çalışırken doğal tehlikelere maruz kalmıştı. Bunlara tahammül edebilmişti, çünkü denizin "insanlara hiç saygısı olmaz", bir prensi de sıradan bir gemici kadar kolaylıkla öldürebilirdi. Asıl sorun "bir gemicinin bu hayatta lazım olan şeyleri ücret karşılığı deryalara [denize] yelken açmaktan başka şekilde elde etme şansı" olmamasıydı. Geçinmek için paraya ihtiyacı vardı. Owen'ın yaptığı kıyaslama bu gerçeği ortaya koyuyordu: "Alnının teriyle

9 Nicholas Owen, *Journal of a Slave-Dealer: A View of Some Remarkable Axedents in the Life of Nics. Owen on the Coast of Africa and America from the Year 1746 to the Year 1757*, ed. Eveline Martin (Boston: Houghton Mifflin, 1930). Owen seyahatlerinden hirine Kaptan William Brown'un idaresindeki *Prince Shurborough* ile çıkmıştı, *TSTD*, #36152.

kazanan fakir bir ırgattan daha sefildir, gemici gece ayazında yelken direğinin tepesinde parmaklarını nefesiyle ısıtmaya çalışırken, ırgat geceleri kuytu bir köşede saman yatağına yatıp istirahat edebilir." Sövüp sayıyordu "para uğruna ölene dek dünyada sürünmesine, insanlığın evrensel tanrısına."

Owen ücret köleliğinden kurtulmak için ufak çapta köle taciri olmaya bakıyordu. Denize geri dönebilir, hatta "Hıristiyanlar ve kendi yerli halkım" arasında yaşamaya gidebilirdi. Onun yerine "ne Tanrıyı ne de insanın iyi yanlarını bilin [bilen] barbar kimseler" dediği insanların arasında olmaya karar verdi. Bunun bir tercih olduğunu kabul ediyordu: "Bazı kimseler evden uzaklarda denize açılma fırsatına sahipken, bizden üstün karakterde insanların arasında zaman geçirmemiz gerektiğini tuhaf bulur." Eğer evine dönerse hakkında ileri geri konuşulacak, ona "Gine'den yeni dönmüş melez" diyeceklerdi. O da imparatorluk topraklarının en ucunda başıboş, miskin bir yaşam sürerek başkalarını "insanlığın evrensel tanrısının" acımasız kuralına boyun eğdirmeyi tercih etti. Owen'ın da gayet iyi anladığı ve berbat günlüğünde açıkça ifade ettiği gibi, verdiği kararın sonu fiyaskoydu. 1759 yılında beş parasız ve kimsesiz bir halde hummadan öldü. Uzun zamandır "melankoliye uğramaya meyilli" yaşıyordu.

Kaptan William Snelgrave

Benin'in "Köle Sahili"nden Antigua'ya götürülmek üzere Afrikalıları toplayan Kaptan William Snelgrave, kendisini ziyaret etmesi için Ardra (Allada da denir) kralından aldığı davete şaşırmıştı. Bu davet çelişkili bir durum yaratıyordu. Snelgrave ileriki köle tedariklerinde işine yarayacak birini arıyorsa daveti geri çevirmeyi göze alamazdı. Ama diğer taraftan kral ile halkını "yırtıcı azgın Yamyamlar" olarak görüyordu. Bu ziyareti yerine getirecekti ama çelişkiyi çözmek için giderken yanında muhafız olarak "vahşi İnsanların ödünü kopardığını bildiğim Misket tüfekleri ve altıpatlarlarla güzelce silahlanmış" on gemici götürmeye karar verdi.[10]

10 Kaptan William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade* (Londra, 1734; yeni basım Londra, Frank Cass & Co., Ltd., 1971), giriş bölümü; *TSTD*, #25657.

Snelgrave, adamları eşliğinde kanolarla nehrin yukarısına doğru yarım kilometre kadar gittikten sonra, vardığı yerde kralı "gölge veren Ağaçların altında bir Taburede otururken" gördü, yanında elli kadar saray mensubu ve etrafında da savaşçılardan oluşan kalabalık bir birlik bulunuyordu. Hepsinin elinde ok ve yaylar, kılıçlar, kancalı mızraklar vardı. Snelgrave halinden pek memnun görünen krala hediyelerini takdim ederken silahlı gemiciler de "yirmi adım arayla onların karşısına" dikildi.

Derken Snelgrave'in gözüne "Toprağa çakılmış bir Kazığa tek Bacağından bağlı küçük Zenci Çocuk" ilişti. İki Afrikalı rahip de yanında duruyordu. Çocuk "güzel bir oğlandı, 18 Aylık kadardı," ama azap çekiyordu, üstü başı sinek ve haşarat kaplıydı. Telaşlanan köle gemisi kaptanı krala sordu: "Çocuğun böyle bağlı tutulmasının sebebi nedir?" Kral da, "kendi iyiliği için o gece Tanrı *Egbo*'ya kurban edilecek," diye yanıtladı. Duyduklarından hiç hoşlanmayan Snelgrave gemicilerinden birine "Çocuğu korumak için Topraktan çöz!" emrini verdi. O bunu yerine getirirken kralın muhafızlarından biri mızrağını savurarak gemiciye doğru koştu; bunu gören Snelgrave ayağa fırladı, silahını doğrultarak adamın önüne ateş edip onu durdurdu, ancak kral korkuya kapılmış, patırtı kopunca buluşma da bozulmuştu.

Ortalık sakinleştikten sonra Snelgrave krala dönmüş, muhafızın tehditkâr hareketinden yakınıyordu. Kralsa Snelgrave'in gemiciye çocuğu almasını emretmekle "doğru yapmadığını" düşünüyordu, ne de olsa "Onun Malıydı." Kaptan mazeret olarak kendi dininde "zavallı masum bir Çocuğu öldürmek gibi berbat bir Şeyin açıkça yasak olduğunu," söyleyip özür diledi. Arkasından da altın kuralı ekledi: "İnsan Doğasının büyük Kanununa göre bize nasıl davranılmasını istiyorsak, başkalarına da öyle davranmamız gerekir." Aralarındaki çekişme nihayet çözüldü ama teoloji değil nakit bağlantısı sayesinde, çünkü Snelgrave çocuğu satın almayı teklif etmişti. "Yarım İngiliz parası değerinde gök renginde bir avuç boncuk" fiyat verdi. Kral kabul etti. Snelgrave fiyatın bu kadar ucuz olmasına şaşırmıştı, çünkü kral gibi tacirler genellikle "beklenmedik her fırsatta bizden Menfaat elde etmeye hazır" kimselerdi.

Görüşmenin geri kalanında Snelgrave'in kral için Avrupa'dan getirdiği yiyecek ve alkollü içkiler yenip içildi. İkram edilenler arasında Afrika'nın palmiye şarabı da vardı fakat Snelgrave onu tatmayı reddetti, köle gemisi kaptanları arasında "ustalıkla zehirler" diye bilinirdi. Gemiciler böyle endişeler taşımadıklarından bol bol içtiler. Vedalaşırken kralın ziyaretten "çok memnun" kaldığını belirtmesi yakında daha çok kölenin geleceğinin işaretiydi. Avrupalılar kanolarıyla gemiye dönerken Snelgrave mürettebatından birine dönerek, "bu zavallı Çocuğa bakması için [gemideki köleler arasından] anaç bir Kadın seçmek" gerektiğini söyledi. Gemici "ne zamandan beri Gözüme kestirdiğim biri var," diye yanıtladı. Kadının "Süt dolu Memeleri" vardı.

Snelgrave ile denizciler gemiye biner binmez, demin hakkında konuştukları kadın yanlarındaki küçük çocuğu görünce koşup "büyük bir hevesle onu kucağında durduğu Beyaz Adamın Kollarından çekip aldı." Meğer kadının kendi oğluymuş. Kaptan Snelgrave aralarındaki ilişkinin farkına varmaksızın çocuğu satın almıştı. "Galiba hiçbir şey Anne ile küçük Oğlu arasında yaşanan bu sahne kadar dokunaklı olamaz," diye belirtti.

Geminin tercümanı kadına neler olduğunu açıklamıştı; Snelgrave'in yazdığına göre, "kadının Çocuğunu kurban edilmekten kurtarmış" oluyordu. Bu öykü kulaktan kulağa, gemide bulunan 300'ü aşkın esir arasında yayılmıştı; "bana Minnet duyduklarını El çırparak, beni öven şarkılar söyleyerek" ifade ediyorlardı. Minnettarlık orada son bulmamıştı; Snelgrave'in belirttiği üzere, "bu durum bizim çok işimize yaradı çünkü onlara Beyaz Adamların iyi yönlerini göstermişti, dolayısıyla bütün seyahat boyunca bizim Gemide hiç Ayaklanma olmadı. Snelgrave'in hayırseverliği Antigua'ya vardıktan sonra da devam etti. Mr. Studely adında bir köle sahibine kadınla çocuğunun hikâyesini anlatır anlatmaz, adam "Anne ile Oğlu satın aldı, onlara iyi davranan bir Efendiydi."

Böylelikle William Snelgrave kendini ahlak sahibi, uygar bir kurtarıcı, vahşilerin bile anlayıp alkışladığı iyi bir Hıristiyan diye görürken, Afrikalıların "azgın yırtıcı Yamyamlar"

olduklarını düşünebiliyordu. Yok ettiği ailelerin kurtarıcısı olduğuna inanabiliyordu. Bitmek bilmeyen angarya ve erken ölümlerin kader olduğu plantasyona yüzlercesini teslim ederken iki tanesi için insani bir son hayal edebilmişti. Kendini haklı çıkaracak gerekçeleri hazırdı, altın kuralı aklına getirebilirdi, zaten çok geçmeden kölelik karşıtı hareketin temel sloganı da o kural olacaktı.

Kaptan William Watkins

William Watkins'in kaptanlığını yaptığı Bristol bandıralı *Africa* gemisi 1760'ların sonlarında Eski Calabar Nehri'nde demir attığı sıralarda, teknenin ambarındaki esirler ellerinden geldiği kadar gürültü çıkarmadan zincirlerini kesmekle meşguldüler. Pek çoğu prangalardan kurtulmayı, parmaklıkları kaldırarak ana güverteye tırmanmayı başarmıştı. Kıç taraftaki silah deposuna girmeye bakıyorlardı, kaybettikleri özgürlüğü geri alırken işlerine yarabilecek araçları orada bulabilirlerdi. Gemici Henry Ellison, köle edilmiş insanların ister "hürriyet aşkından" olsun, ister "kötü muameleden" ya da "intikam duygusu" nedeniyle ayaklanmasının alışılmadık olmadığını açıklıyordu.[11]

Africa mürettebatı tamamen gafil avlanmıştı; kelimenin tam anlamıyla ayaklarının altında hazırlanmakta olan isyandan hiç haberleri olmadığı anlaşılıyordu. Gelgelelim isyancılar tam da "barikatı zorlarken" hemen yanlarındaki *Nightingale* adlı köle gemisinden Ellison ile 7 mürettebatı "tüfek ve kamalarla tam teçhizatlı bir halde" gemiye bindiler. Olup bitenleri fark etmişlerdi, barikatın üstüne tırmanıp onları korkutarak teslim olmalarını sağlamak umuduyla asilerin başlarının üstünden ateş etmeye başladılar. Ateş edilmesi onların gözünü korkutmamıştı, böylece denizciler namluları aşağı doğrultup kalabalığa ateş ederek birini öldürdüler. Tutsaklar barikatı açmak için bir hamle daha yaptılar, fakat denizciler sıkı durarak onları ön tarafa toplanmaya zorladılar, böylelikle peşlerine düşeceklerdi. Silahlı denizciler bastırırken asilerden birkaçı

11 Henry Ellison ile röportaj, *Substance*, 224-225; *TSTD*, #17686.

küpeşteden aşağı atladı, bazıları tavlona koştu, diğerleri de dövüşmek için güvertede kaldılar. Denizciler birkaç el daha ateş edince 2 kişi daha öldü.

Mürettebat durumu kontrol altına alır almaz, Kaptan Watkins düzeni tekrar sağladı. "İbret olsun" diye isyancılardan 8'ini seçti. Bunlar bağlanıp etkisiz hale getirildi, hem *Africa*'nın kadrolu mürettebatına hem de *Nightingale* mürettebatından 8 kişiye kırbaç cezasını sırayla gerçekleştirmeleri istendi. Denizciler "artık kamçıyı kaldıracak dermanları kalmayana dek kırbaçları savurup durdular." Bunun arkasından Kaptan Watkins "çatal" denilen alete yöneldi, aşçının maşaları ile gemi doktorunun kırık alçılarken kullandığı bir aletin karışımıydı. Akkor haline gelene dek ısıttıktan sonra sekiz asinin etini yakmak için kullandı. "Bu işlem sona erdikten sonra," diye anlatıyordu Ellison, "yaka paça aşağı indirildiler." Demek ki hepsi sağ kalmıştı.

Ne var ki işkence henüz son bulmamıştı. Kaptan Watkins kendi gemicilerinden birinin de komploya katıldığından, "köleleri ayaklanmaya teşvik ettiğinden" işkilleniyordu. İsmi bilinmeyen geminin aşçısı Siyah bir denizciyi isyana yardım etmekle, "demirlerinden kurtulsunlar diye onlara fıçı tamircisinin takımlarını vermekle" suçladı. Ellison bundan pek emin değildi, "yalnızca varsayımdan ibaret, delilden yoksun," diyordu.

Kaptan Watkins buna rağmen Siyah denizcinin boynuna en asi kölelerde kullanılan cinsten demir halka takılmasını buyurdu. Sonra da onu gece gündüz sürekli bağlı kalacağı "babafingoya zincirledi." Her gün nevale olarak "sadece bir tek muz, üç yüz gram su" verilecekti. Üzerinde "onu gecenin ayazından korumayacak kadar" küçük uzun pantolondan başka bir şey yoktu. Zincire vurulan denizci 3 hafta boyunca geminin direğinde kalarak açlıktan yavaş yavaş öldü.

Africa 310 köle ve mürettebattan oluşan yükünü almış Biafra Bükü'nden yelken açmaya hazırlanırken Kaptan Watkins aşçının cezasının devam etmesi gerektiğine karar vermişti; böylece adamın yeniden babafingoya zincirlenip aynı miktarda nevaleyle yetinmek zorunda bırakılacağı *Nightingale* gemisine gönderilmesi için Kaptan Joseph Carter ile gerekli

düzenlemeleri yaptı. On gün daha geçtikten sonra Siyah denizci çılgına döndü. "Çektiği açlık ve eziyet," demişti Ellison, "onu iskelete çevirmişti." Üç gün boyunca prangalarından kurtulmak için deli gibi debelenirken zincirler "vücudunun çeşitli yerlerine" sürtünüyordu. Boynundaki halka "kemiğe yapışmıştı." Ellison'ın anlattığına göre, "talihsiz adam dehşet bir görüntü sergiliyordu." İki gemide geçirdiği 5 haftanın ardından "her ikisinde de akla hayale gelmeyecek cefalar çektikten sonra ölerek kurtulmuştu." Gabya çanaklığından cesedini nehre atmakla görevli denizcilerden biri de Ellison'dı. Siyah denizciden geriye kalan ufacık gövde "köpekbalıkları tarafından anında yalanıp yutuldu."

Kaptan James Fraser

Thomas Clarkson kölelik karşıtı harekete ilişkin delil toplamak amacıyla Temmuz 1787'de Bristol'daki köle ticaret limanına uğradığı zaman, insan ticaretine karşı bir avukat olan Richard Burges adında bir adamın nasihatlerini dinlemişti. Sohbet sırasında konu köle gemilerinin kaptanlarına gelince, Burges kendini tutamayıp biri dışında hepsinin "uzun zaman önce ipe gönderilmesi" gerektiğini haykırdı. O da Bristol'dan Kaptan James Fraser'dı; köle ticaretinde 20 yılını geçirmiş, Bonny'ye beş kere, Angola'ya dört kere, Calabar, Windward Sahili ve Altın Sahili'ne birer kere yolculuk yapmıştı. Zaten Fraser'a övgüler düzen tek köle karşıtı Burges değildi. Fraser'ı iyi tanıyan, onunla birlikte seyahat etmiş doktor Alexander Falconbridge, köle ticareti hakkında esip gürleyen suçlamasında, "kendisinin bu ticarette yer alan en iyi adamlardan biri olduğuna inanıyorum," diye yazmıştı. Sonradan Clarkson da övgü korosuna katıldı.[12]

Kaptan Fraser zor kullanmanın en düşük düzeyde kaldığı muntazam bir gemi idare ediyordu, daha doğrusu 1790 yılında Parlamento komitesi önünde ifade verdiğinde iddiası bu yöndeydi: "Angolalı köleler çok sakindirler, onları zincire vurma-

12 James Fraser'ın ifadesi, 1790, *HCSP*, 71:5-58; Alexander Falconbridge'in ifadesi, 1790, *HCSP*, 72:293-344. Aktaran Burges: Clarkson, *History*, c. I, 318.

ya pek lüzum olmaz, zaten hava sıcak veya soğuk olduğunda güverteler arasında dolaşmalarına, güverteye çıkmalarına izin verilir." Bunun sonucunda gemide "keyifleri yerinde" olurdu. Bonny ve Calabar kölelerine farklı davrandığını, çünkü onların "ahlaksız" ve ayaklanmaya meyilli olduklarını eklemişti. Ama onlara karşı da görülen uygulamalara kıyasla hoşgörülü davranırdı: "Gemi karadan uzaklaşır uzaklaşmaz, genellikle kelepçelerini çıkarır, daha sonra da prangalarını çözerdim. Ara Geçiş yapılırken Köleler asla zincire vurulmazdı, hatta gemide bela çıkarıp suç işleyen ve Beyaz Adama zarar vermesi için Köleleri kışkırtan birkaçı dışında Altın ve Windward Sahili'nden gelenlere bile." Köleleri mutlaka temiz bölmelere koyar, onlara kültürfizik yaptırır ve "kendi memleketlerine has türlü eğlenceler" düzenlerdi. Onlara geldikleri ülkelerde alışık oldukları yemekler verirdi. Yemek yemeyi reddedenleri, diye anlatmıştı Fraser, "daima ikna etmeye çalışmışımdır, zor kullanmak asla işe yaramaz." Hastalanan köleler revire yatırılırdı, "cerrahlar gemide olan ne varsa onlara vermeleri için talimat almışlardı, ayrıca kendileri de diledikleri zaman ayrılabilirlerdi."

Kaptanın Parlamento kuruluna verdiği en alışılmadık ifadeyse şuydu: "Kölelerle alakadar olması için gemideki en insancıl ve en iyi kimse tayin edilir, kumanyalarını almalarından sorumlu tutulurdu." Acı çekmelerine kesinlikle göz yummazdı. "Zencilere kötü muamele eden denizcileri bizzat kendi ellerimle cezalandırmışımdır." Bu uygulamalardan anlaşıldığına göre, bu gemide hem denizciler hem de köleler arasında ölüm oranı düşük düzeydeydi (salgın hastalık koşulları hariç). Kaptan gemicilerine daima "insaniyet ve hassasiyet" gösterdiğinde ısrarlıydı. Buna kanıt olarak, peş peşe yapılan seyahatlere yeniden kayıt yaptıranları gösteriyordu; aklında kaldığı kadarıyla, bazıları onunla üç dört kez yolculuğa çıkmışlardı. Zaten Falconbridge de onunla üç deniz seyahatine katılmıştı.[13]

13 Fraser'ın ilk seferlerinde bir yolculuktan diğerine devamlı çalıştığı mürettebat sayısı pek fazla değildi, ancak 1780'lerin sonunda tayfalarının üçte ikisini daha önce çalıştığı adamlardan seçiyordu ki bu görülmedik bir orandı. Bkz. "A Muster Roll for the Ship Alexander, James Fraser Master from Bristol to Africa and America", 1777-1778; "A Muster Roll for the Ship Valiant, James Fraser Master from Africa and Jamaica", 1777-1778; "A Muster Roll for the

Falconbridge tarafından verilen ifade birkaç can alıcı noktada Fraser'ın söyledikleriyle çelişiyordu. Ona göre Fraser'ın itiraf ettiğinden daha çok fazla köle kaçırılmıştı, ayrıca Fraser kaçırılan köleleri soru sormadan kendi satın alıyordu. Gemide kaptanın ileri sürdüğü kadar iyi yaşam koşulları yoktu, kölelerin ne keyfi ne rahatı yerindeydi, intihar edenlerin sayısı da bunu doğruluyordu. Bununla birlikte, diye eklemişti Kaptan Fraser, "çiftlik sahiplerine akrabaları ya da arkadaşları asla birbirlerinden koparmamalarını mutlaka tavsiye ederdi." Mürettebata karşı davranışlarında dedikleri doğruydu: "Çok iyi muamele ediyordu, sabahları birer yudum viski, akşamları bira içmelerine izin verirdi; içlerinden biri hastalandığında onlara kendi sofrasından yiyecek göndermeyi hiç ihmal etmezdi, sağlık durumları hakkında her gün bilgi alırdı."

Kaptan ve Tacir Robert Norris

Robert Norris çok yetenekli bir adamdı. Donanmadan emekliye ayrılıp Liverpool'da köle gemisi kaptanı olarak köle ticaretinde kazançlı bir kaptan olacak kadar tecrübeli ve başarılı biriydi. Aynı zamanda yazardı, köle ticaretinin savunucusu ve biraz da tarihçiydi. 1788 yılında *Afrika Köle Ticaretinin Kısa Tarihi, İçeriden Toplu Bilgiler* adlı bir kitap yazıp imzasız olarak yayımlamıştı. Ertesi yılsa kişisel bilgilerine dayanarak Batı Afrika bölgesinin tarihini yazmıştı: *Gine'nin İç Kesimlerinde bir Ülke olan Dahomi Kralı Bossa Ahádee'nin Hükümdarlığı Döneminden Hatıralar*. İkinci kitapta Afrika'nın tarihine dair yazılacak çok az şey olduğundan yakınırken bunu şöyle açıklıyordu: "Yerlilerin aptallığı bilgi almak isteyenlerin soruları

Ship Tartar, James Fraser Master from Bristol to Africa and America", 1780-1781; "A Muster Roll for the Ship Emilia, James Fraser Master from Dominica", 1783-1784; "A Muster Roll for the Ship Emilia, James Fraser Master from Jamaica", 1784-1785; "A Muster Roll for the Ship Emilia, James Fraser Master from Jamaica", 1785-1786; "A Muster Roll for the Ship Emilia, James Fraser Master from Africa", 1786-1787; "A Muster Roll for the Ship Emilia, James Fraser Master from Africa", 1787-1788; Muster Rolls, 1754-1794, cilt 8 ve 9, Society of Merchant Venturers Archives, BRO; *TSTD*, #17888, #17895, #17902, #17920, #17933, #17952, #17967, #17990.

karşısında aşılmaz bir engel teşkil eder." Norris Parlamento'da 1788 ile 1791 arasında yapılan oturumlarda Liverpool'un çıkarlarını temsil ediyordu. Köle ticaretini kamuoyu önünde en şiddetle savunanlardandı.[14]

Norris Haziran 1788'deki Avam Kamarası Genel Kurulu'nun huzurunda ifadeye ilk çağrılan kişi olarak Ara Geçiş'i ayrıntılı anlatmıştı. Kölelerin aşağıdaki güvertelerde bulunan yaşama alanları gayet iyiydi, diye açıkladı, denizciler buraları düzenli olarak kıyı köşe temizliyorlardı. Havalandırma kapaklarıyla manikalar* sayesinde kaldıkları bölmelerin havalandırıldığını ve "temiz Hava dolaşımı sağlandığını" teslim etti. Köle alınmış olanların kaldıkları yerler yeterince genişti. "Temiz döşek" üstünde yatıyorlardı, "Yatak yahut Hamaktan" daha sıhhatli oldukları su götürmezdi. Bol bol lezzetli yemek yiyorlardı. Hem yetişkin erkekler hem erkek çocuklar müzik aletleri çalar, dans eder, şarkı söyler, kadınlarla kızlar da "Kendi Şahısları için çokça tedarik edilen Boncuklardan güzel Süsler yaparak oyalanırdı." Kölelere "Tütün ve Pipo Lüksü" tanınır, bazen de, bilhassa soğuk havalarda bir yudum konyak verilirdi. Norris'e göre, böylesine iyi muamele göstermek kaptanın kendi çıkarınaydı, ne de olsa kölelerin Atlantik'in batı yakasına sağlıklı ve canlı teslimatından aldığı %6 komisyon maaşından fazlaydı. Parlamento'nun üyelerine "Menfaat" ve "İnsaniyet" köle ticaretinde mükemmel bir uyum içinde birleşirler diye açıklamıştı.

Gelgelelim Norris'in yazdıklarından geriye kalanlar arasında yayımlanmak üzere kaleme alınmamış bir belge var ki, o hiç de öyle masalsı bir hikâye anlatmaz. 1769 ve 1771 yılları arasında *Unity* gemisiyle Liverpool'dan yola çıkıp Whydah'a, oradan Jamaika'ya ve gerisingeri Liverpool'a yaptığı seyahat boyunca yaşananları Norris günü gününe seyir defterine aktarmıştı. Whydah'ta demir attıktan ve Atlantik'i geçmek üzere

14 Anonim, *A Short Account of the African Slave Trade, Collected from Local Knowledge* (Liverpool, 1788); Norris, *Memoirs of the Reign of Bossa Ahádee*, v; Robert Norris'in ifadesi, 1788, *HCSP*, 68:3-19; Robert Norris'in ifadesi, 1790, *HCSP*, 69:118-120, 202-203; "The Log of the *Unity*, 1769-1771," Earle Ailesi Belgeleri, D/EARLE/1/4, MMM, Liverpool; *TSTD*, #91567.

Güvertedeki hava akımını yakalayıp geminin alt bölümlerine doğru yönlendirmek üzere düzenlenmiş havalandırma kanalı – ed.n.

yelken açtıktan bir hafta sonra "Kölelerin başlattıkları İsyan hemen bastırılırken iki Kadın hayatını kaybetti," diye yazıyordu. İki hafta geçince köleler yeniden ayaklandığında elebaşı olan kadınlar özel cezaya çarptırılmak üzere seçilmişti. Norris isyana "karışan kadınların her birine 24 kırbaç cezası" verdi. Üç gün sonra birkaç tanesi "Kelepçelerinden kurtulup" üçüncü ayaklanma girişiminde bulundular, fakat Norris ile mürettebatı kısa bir süre sonra hepsini tekrar zincirlemeyi başarmışlardı. Ertesi sabah dördüncü kez isyana kalkışmışlardı: "Köleler Geceleyin Kafesleri zorlamaya kalktılar, ya Beyazları katledecekler yahut boğulup gideceklerdi." Buna ek olarak "niyetlerini, şayet Beyazları boğazlamayı başaramazlarsa, erkekler kadar kadınların da küpeşteden atlamaya, Zincirleri buna mani olursa, son çare olarak gemiyi yakmaya kararlı olduklarını itiraf ettiklerini" anlatıyordu. Öyle büyük bir kararlılık içindeydiler ki kalkışmaları fiyaskoyla sonuçlanırsa boğularak veya kendilerini ateşe vererek toplu intihar planlamışlardı. "Onların inadı," diye yazmıştı Norris, "beni Elebaşlarını vurup öldürmeye Mecbur bıraktı." Ne var ki mesele bununla son bulmamıştı. Her ikisi de gemiye geleli uzun zaman olmuş, Norris'in "No. 3" diye bahsettiği bir erkekle "No. 4" dediği bir kadın direnişi sürdürmüş, sonunda delilik nöbetleri geçirerek can vermişlerdi. "Sık sık kendilerini boğmaya yeltenmişlerdi, zira İsyan esnasında Hayalleri suya düşmüştü."

Tacir Humphry Morice

Kaptan John Dagge'nin 1727-1728 yıllarında aldığı notlarda Humphry Morice'in *Katherine* adlı gemisinde kölelerin ölüm sebebinin muhtelif olduğu yazıyordu. Biri Afrika sahillerinden birinde, diğeri Ara Geçiş yapılırken olmak üzere bir erkekle bir kadın küpeşteden aşağı atlayıp boğulmuşlardı. Kadının tekine "İnme inmiş, Kollarıyla Bacaklarını kullanamaz" olmuştu. Bir erkek "Tecrit ve Melankoli", başka biri "Tecrit (ve Aptallık) sebebiyle ölmüştü. "Tecrit" daha çok dokuz kamçılı kırbacın o kişiye işlemediği anlamına gelirdi. Diğerleri aniden ölmüştü, hummadan "Kolları, Bacakları şişerek Acı içinde," uyku ve

hezeyandan, vücudun su toplamasından, kilo kaybından. Bir deri bir kemik ("Sıska") kalıp ölen biri de vardı. On dokuzu dizanteriden can vermişti. Çocuklardan biri "Dahomiler Geldiği zaman Kaçmayı" başarmıştı. Belki de kendi de Dahomilerin kabilesindendi.[15]

İsimsiz bunca insana ek olarak Kaptan Dagge tarafından Antigua'ya canlı teslim edilen 678 kölenin sahibi Londra'nın önde gelen tüccar ailelerinden birinin oğlu, Parlamento Üyesi, Başbakan Robert Walpole'ün arkadaşı ve iş ortağı, İngiltere Bankası'nın* müdürü Humphry Morice'ti. Küresel ticaret, mali sermaye ve Britanya İmparatorluğu'nun ekonomisinde en üst düzeyde söz sahibiydi aynı zamanda. Adanın güneybatısı Cornwall'da ihtişamlı bir yazlığı ve Londra'da muhteşem bir evi vardı. Uşakları beyefendinin her dileğini yerine getirirlerdi. Evlendiği kadının ailesi sayesinde mevki sahibi diğer tacir aileleriyle stratejik ilişkiler kurmuştu. Egemen sınıfın bir üyesiydi.

Dahası, Morice 18. yüzyılın başlarında Kraliyet Afrika Kumpanyası† (Royal American Company) tekeline karşı saldıran serbest ticaret erbaplarından biriydi. Köle gemisi kaptanı William Snelgrave'in patronuydu. Şubat 1722'de Afrika sahillerinde korsan Bartholomew Roberts'ı yenilgiye uğratan HMS *Swallow* gemisinin yola çıkarılması için Parlamento'nun ikna edilmesinde en çok onun etkisi olmuştu. Avrupa'yla (özellikle Felement), Rusya, Batı Hint Adaları ve Kuzey Amerika'yla ticaret yapıyordu ama kurduğu ticaret imparatorluğunun kalbi

15 "List of the Slaves that Dyed on Board the Katharine Galley, John Dagge Commander", 1728, "Trading Accounts and Personal Papers of Humphry Morice", cilt 5; Humphry Morice'den William Clinch'e, 13 Eylül 1722, M7/7; Humphry Morice'den Kaptan William Boyle'a, 11 Mayıs 1724, M7/10. Humphry Morice Belgeleri, Bank of England Archives, Londra; *TSTD*, #76558. Bu bölümü başından sonuna kadar James A. Rawley'e borçluyum: "Humphrey Morice: Foremost Londra Slave Merchant of his Time", *London: Metropolis of the Slave Trade* (Columbia, Mo. ve Londra: University of Missouri Press, 2003), 40-56. Ayrıca bkz. "Humphry Morice", *Dictionary of National Biography*, ed. Sidney Lee (Londra: Oxford University Press, 1921-1922), 13:941.

* Resmi adı Bank of England. İngiltere Merkez Bankası – ed.n.

† Başlangıçta, Afrika Kraliyet Maceracılar Kumpanyası (Company of Rolay Adventures of Africa) – ed.n.

Afrika'da atıyordu. 18. yüzyılın başında Londra'nın önde gelen köle tacirlerindendi.

Sahibi olduğu köle gemisi filosundaki gemilerden yalnızca biriydi *Katherine*, karısı ve kızlarının adını vermişti ona. (İnsan merak ediyor, acaba karısı Katherine ile kızı Sarah gemiye bindirilen kölelerin kıçlarına *K* ve *S* harflerinin dağlandığını bilseler ne hissederlerdi?) Morice'in gemileri Londra'daki köle ticaretinin neredeyse %10'unu temsil ediyordu, aynı dönemde şehir en az Bristol kadar ve Liverpool'dan daha fazla böyle gemilere sahipti. Altmış iki kez seyre çıkmışlardı, Afrika'ya taşıdıkları özenle yüklenmiş kargonun değeri 6.000 ile 12.000 sterlin arasındaydı, ayrıca Yenidünya'daki plantasyonlara 20 bine yakın insan taşımışlardı. Bu rakama gemi kaptanlarının Afrika sahillerindeki Portekiz gemilerine altın karşılığı sattıkları dahil değildi. Morice'in dediği gibi, altın Ara Geçiş'te ölmezdi ne de olsa.

Morice kendini işine adamış bir tacir ve gemi sahibiydi. Ticaretin ayrıntılarını öğrenmeyi kendine iş edinmişti, öğrendiklerini kaptanlarına talimat halinde aktarmayı ihmal etmezdi. Afrika'daki bir limandan diğerine ticari uygulamaların nasıl değiştiğini anlatırdı. Uzun süre kıyıda kalıp taşınacak yükü toplamanın ölüm riskini artırdığını biliyordu, dolayısıyla köleleri kısa sürede boşaltmak için gemileri arasında işbirliği kurmuştu. Kaptanlarına satın aldıkları kölelerin 12 ile 25 yaşları arasında olması, iki erkeğe karşılık bir dişi bulunması, "İyi ve Sağlıklı, ayrıca ne kör, Sakat yahut Kusurlu" olması talimatını vermişti. "İtinayla kaçınılması gereken Defolar" konusunda Jamaikalı unsurların öğütlerine kulak verdiği belliydi:

Cüce veya İrikıyım, ikisi de hoşa gitmez
Çirkin yüzler
Uzun sarkık Memeler, İspanyollar bunlardan nefret eder
Sararmış Benizler
Ciltte mor Lekeler, bunlar Şifa bulmaz
Zarla Kaplı Gözler
Eksik Parmaklar veya Dişler
Pırtlak Göbek deliği
Fıtık, Gambiyalı Kölelerde sık görülür
Çarpık bacaklar

Sivri kavalkemikleri
Akıl hastaları
Geri zekâlılar
Uyuşuklar[16]

Bunlardan başka kölelerin nasıl beslenmeleri, yemeklerinin nasıl olması gerektiğini açıklamıştı. Gerek denizcilere gerek kölelere iyi muamele edilmesinde ısrarlıydı. Henüz yaygın bir uygulama olmadan önce gemilerinde cerrah ve (iskorbüt hastalığıyla başa çıkmak için) limon bulundurmaya başlamıştı. Kaptanlarına "zencilerinizi tıraş ettirin, iyi görünmek için temizlenmelerini sağlayın ki Çiftlik Sahipleriyle alıcılar üzerinde olumlu izlenim bıraksınlar," diye emir verirdi.

Morice'in arazi, toprak, gemi, hisse senedi ve fonlardan oluşan büyük servetinin ne kadarını köle ticaretinden elde ettiğini tam olarak bilmek olanaksız, ancak ne kadar kazanç elde etmiş olursa olsun, sürdüğü yaşam biçimine yetmediğini düşündüğünü bilebiliriz. Sahte döviz senetleri düzenleyip, kendisine emanet edilen fonları istismar ederek İngiltere Bankası'nı (aşağı yukarı 29.000 sterlin, 2007 yılındaki karşılığıyla 7,5 milyon dolar) dolandırmaya tenezzül etmişti. 16 Kasım 1731 günü itibarını kaybetmiş bir adam olarak öldüğü zaman *Katherine* ya da diğer gemilerinde ölenlerden çok başka bir durumdaydı. Fakat bu efsanevi köle tacirinin ölümü kendine göre korkunçtu yine de. Herkes onun hakkında "Zehir içmiş" diye fısıldıyordu.

Tacir Henry Laurens

Amerika'nın en zengin ilk tüccarından biri olan Henry Laurens, Jamaika'dan alınacak yükü South Carolina'nın Charleston limanına taşıyacak bir gemi arıyordu; Nisan 1769'da Kaptan Hinson Todd'a mektup yazmıştı. Laurens deneyimli bir köle taciriydi, ama Todd'ın öyle olmadığından endişeleniyordu. Bundan dolayı eğer Jamaikalı tüccar "Şalupana kargo olarak Zenci yüklerse isyana karşı tetikte ol. Bir an için dahi olsa sakın Hayatını onların

16 Basnett, Miller ve Mill'den Humphry Morice'e, Kingston, 9 Kasım 1722, dosya 29-30, *Correspondence of Humphry Morice, Miscellaneous Letters and Papers*, Add. Ms. 48590B, BL.

eline bırakma. Onu elinden almalarına ve bütün Adamlarını yok etme yolunu bulmalarına bir an bile yeter, ama yine de böyle Zencilere muamele ederken İnsaniyeti elden bırakma," diye uyarmıştı. Tuhaf fakat çok şey anlatan sözlerdi bunlar. Laurens'ın kaptandan istediği, göz açıp kapayıncaya kadar kendisini ve bütün mürettebatını imha etme fırsatını elde edebilecek insanlara muamele ederken "insaniyeti elden bırakmamaktı." Böyle çelişkiler yaşayan yalnızca Laurens değildi elbet. Köle ticaretinin acı gerçeklerinin ve onun getirdiği direnişin farkındaydı, bununla birlikte duruma insancıl bir boyut kazandırmaya çalışıyordu. Belki de kaptanın aşırı tepki gösterip tehlikeli ama değerli malına zarar vermesinden korkuyordu.[17]

Laurens o güne dek Atlantik'in iki yakası arasında yıldızı parlayan ticaret, daha çok da köle ticareti sayesinde kendine bir servet yapmıştı. 1749 yılında 25 yaşının baharında Austin ve Laurens adıyla kurduğu ticari ortaklık on yıl sonra George Appleby adında yeni bir ortağın katılmasıyla büyüdü. Amerikan kolonilerine/Birleşik Devletler'e ithal edilen kölelerin yarısından fazlası, bütün Güney'e dağıtım noktası olarak hizmet veren Charleston üzerinden geliyordu. Laurens'ın firması önemli bir rol oynuyordu, o da köle gemileriyle gelen Afrika'nın çeşitli etnik grupları hakkında epey bilgi edinmişti. Plantasyonlarda çalışacak ırgatlar için daha çok Gambiyalı ve Altın Sahili'nden gelme insanları tercih ediyor, İgbolar ve Angolalılardan kesinlikle hoşlanmıyordu.[18]

---

17 Henry Laurens'dan Hinson Todd'a, 14 Nisan 1769, alıntı George C. Rogers, David R. Chesnutt ve Peggy J. Clark (ed.), *The Papers of Henry Laurens* (Columbia, S.C.: University of South Carolina Press, 1978), cilt. 6, 438 (ilk alıntı); ayrıca bkz. cilt. 1, 259 (ikinci alıntı). Bu bölümde yararlanılan eserler: James A. Rawley, *London: Metropolis of the Slave Trade* (Columbia, Mo. and Londra: University of Missouri Press, 2003) içinde "Henry Laurens and the Atlantic Slave Trade", 82-97 ile C. James Taylor (ed.), "Laurens, Henry", *American National Biography Online*, Şubat 2000, http://www.anb.org/articles/01/01-00495.html.Ayrıca bkz. Daniel C. Littlefield, *Rice and Slaves: Ethnicity and the Slave Trade in Colonial South Carolina* (Champaign-Urbana, Ill.: University of Illinois Press, 1981); James A. McMillan, *The Final Victims: Foreign Slave Trade to North America, 1783-1810* (Columbia, S.C.: University of South Carolina Press, 2004).

18 1701-1810 yılları arasında Amerikan kolonilerine/Birleşik Devletler'e 264.536 kölenin getirildiği 1382 seferden 761 tanesinde, büyük çoğunluğu

Bir önceki kuşağa mensup Humphry Morice gibi Laurens da kölelerin nakliyesini altmış kez düzenlemişti. Ancak düzenlediği seyahatlerin tek sahibi ve yatırımcısı olan Morice'in tersine Laurens ortaklıklarından aldığı parayı bir araya toplayarak riski dağıtıyordu. "Afrika Ticareti bildiğimiz diğer bütün ticaretlerden çok daha fazla Kazalara maruz kalır, dolayısıyla bu işe atılanlar için söz konusu ticarete has her türlü hayal kırıklığına karşı alınacak tedbirler önem taşır." Kaptan Todd'ı da uyardığı üzere ticaret tehlikelerle doluydu ama aynı zamanda ballı, "kazançlı" ya da bir zamanlar dediği gibi "çok kârlı" oluyordu. 1760'a gelindiğinde Laurens artık yalnızca South Carolina'nın değil Amerikan kolonilerinin en zengin taciriydi.

1763 dolaylarında Laurens yürüttüğü işlerin büyük bölümünü köle ticaretinden çekmek yönünde bilinçli bir karar vermişti, buna rağmen Kaptan Todd'a yazdığı mektupta da belirttiği gibi, konsinye olarak çok sayıda köle taşımacılığı yapmaya devam ediyordu. Hem ortaklarından birini hem de varlıklı bir destekçisini kaybetmişti, bu da riski göğüsleme kabiliyetini sınırlamış olabilirdi. Belki de zengin tacir artık "macera-perest" davranmak istemiyordu. Hangisi olursa olsun, Laurens dikkatini ve köle ticaretinden gelen kârlarını çiftçiliğe, arazi komisyonculuğuna ve politikacılığa aktardı. Uçsuz bucaksız topraklar aldı ve zamanla altı plantasyon sahibi oldu. Bunlardan Broughton Island ve New Hope'ta olan ikisi Georgia'da bulunuyordu, dördü de South Carolina'da: Wambaw, Wrights Savannah, Mount Tacitus ve Mepkin. Asıl ikametgâhı olan bu sonuncusu 1.272 hektarlık bir alana yayılmıştı; orada çalışan yüzlerce köle ihraç edilecek pirinç ve diğer malların üretimiyle meşguldü. Ürün daha sonra Cooper Nehri üzerinden 48 kilometre güneyde Charleston'a nakledildiyor, oradan da Atlantik ekonomisine dahil oluyordu.

Laurens iktisadi gücünü siyasi güce çevirmişti. On yedi kere seçim kazanarak South Carolina meclisinde ve kısa bir

---

Charleston'da olmak üzere Carolina eyaletlerindeki limanlara 151.647 köle teslim edilmiştir. Bu rakamlar toplam sefer sayısının %55'ine ve indirilen toplam köle sayısının %57'sine denk gelir. Hesaplama *TSTD* tarafından verilen rakamlara dayanmaktadır.

sonra başkanlığına getirileceği ulusal kongrede görev yaptı. Amerikan kolonilerine bağımsızlık getiren Paris Antlaşması'nın görüşmelerine yardım etti, 1787 Anayasa Konvansiyonu'nda South Carolina'yı temsil etmek üzere seçildi (ama görevi reddetti). Kaptan Todd'a hayatını asla köle Afrikalıların eline bırakmamasını öğütleyen bu adam servetini, mevkiini ve üst düzey yaşantısını, çiftlik sahibi ve köle taciri olarak sultası altında hayatları kendi elinde olan yüzlerce hatta binlerce köle tutma kararına borçluydu.

"Açgözlü Haydutlar"

Gine sahiline vardıklarında köpekbalıkları köle gemilerini takip etmeye başlardı. Senegambia'dan Windward, Altın ve Köle Sahilleri boyunca Kongo ve Angola'ya kadar denizciler demir attıklarında ya da yavaşladıklarında, en çok da sütliman havalarda görürdü onları.[19] Köpekbalıklarını (ve diğer balıkları) çe-

19 Gambia Nehri'ndeki köpekbalıkları hakkında bkz. Mungo Park, *Travels into the Interior of Africa, Performed under the Direction and Patronage of the African Association, in the Years 1795, 1796, and 1797*, ed. Kate Ferguson Marsters (ilk baskı 1799; yeni basım Durham, N.C. ve Londra: Duke University Press, 2000), 28; Sierra Leone'dekiler hakkında bkz. John Matthews, *A Voyage to the River Sierra Leone, on the Coast of Africa, containing an Account of the Trade and Productions of the Country, and of the Civil and Religious Customs and Manners of the People; in a Series of Letters to a Friend in England* (Londra: B.White and Son, 1788), 50; Bonny Nehri'ndekiler için bkz. Alexander Falconbridge, *An Account of the Slave Trade on the Coast of Africa* (Londra, 1788), 51-52, 67; Kongo Nehri'ndekiler için bkz. "A Battle Between a Tiger and an Alligator; Or, wonderful instance of Providential Preservation, described in a letter from the Captain of the Davenport Guineaman", *Connecticut Herald*, 28 Haziran 1808. Afrika'nın köpekbalıkları hakkında bkz. Henry W. Fowler, "The Marine Fishes of West Africa, Based on the Collection of the American Museum Congo Expedition, 1909-1915", *Bulletin of the American Museum of Natural History* (New York: The American Museum of Natural History, 1936), 70, 1:23-92. Ayrıca bkz. J. Cadenat ve J. Blache, *Requins de Mediterranée et d'Atlantique (plus particulièrement de la Côte Occidentale d'Afrique)* (Paris: Éditions de l'Office de la Recherche Scientifique et Technique Outre-Mer, 1981). İngilizce "shark" sözcüğünün 1560'larda Kaptan John Hawkins'in köle seferlerine dayanan kökenleri için bkz. *Oxford English Dictionary*, "Shark" maddesindeki gönderme, *Ballads & Broadsides* (1867) 147, BL. Ayrıca bkz. José I. Castro, "On the Origins of the Spanish Word Tiburón and the English Word 'Shark'", *Environmental Biology of Fishes* 65 (2002), 249-253.

ken şeyse sürekli küpeşteden aşağı atılan insan atıkları, sakatat ve çöptü. "Açgözlü haydut" misali köpekbalığı "küpeşteden atılacakları bekleyerek gemilere refakat eder. Bu sırada denize düşen şanssız bir adamın amansızca ölüp gideceği su götürmez." Genç Samuel Robinson doymak bilmeyen yırtıcı hayvanın uyandırdığı ürpertiyi hatırlıyordu: "Kara yüzgeci altmış santim kadar suyun üstüne çıkmış, geniş burnu ve küçücük gözleriyle iğrenç yaratığın geminin etrafında usulca gezindiğini uzaktan bile olsa gören titrer." Ticaret dalgalı denizlerde açıkta demirlemiş köle gemileri ile mal alınıp satılan kaleler ya da köyler arasında sandal ve kanolarla yapıldığı zamanlarda köpekbalıkları daha çok tehlike yaratırdı. Küçük teknelerin çevresinde cirit atar, bazen de küreklerden birini ısırıp iki parçaya ayırmak için ve bu sırada, gergin bir tacirin dediği gibi, "bizim Kanonun alabora olduğunu görmeyi" umut ederek yüzeye çıkarlardı. Köpekbalıkları "denizcilerin korkulu rüyası" diye bilinirdi.[20]

Tayfalar teker teker ölmeye başladığı zaman köpekbalıkları daha çok korku uyandırırdı. Kaptanlar ölen denizcileri kıyıya gömmek için çaba harcardı, mesela Bonny gibi ticaret merkezinden çeyrek deniz mili kadar uzakta bir kumsalda cesetleri sığ mezarlara gömerlerdi. Fakat sular yükseldiğinde akıntı bazen cesedin üzerini kaplayan kumları sürükler, ortaya çıkan pis koku aç köpekbalıklarını davet ederdi. Kıyı şeridi boyunca köle gemilerinin ölü defnetmelerine çoğu zaman izin verilmezdi; Silas Told, 1735 dolaylarında São Tomé limanında eski bir yol arkadaşının kadavrasının başına gelenleri kendi gözleriyle görmüştü: "İlki [köpekbalığı] kıçının bir tarafını yakaladı, ilk hamlede kopardı; ikincisi de kıçından saldırdı, aynı şekilde parçaladı; derken üçüncüsü de öfkeyle vücudun geri kalanı-

20 "Natural History of the Shark, from Dr. Goldsmith and other eminent Writers", *Universal Magazine* 43 (1778), 231; Robinson, *A Sailor Boy's Experience*, 29-32; *Memoirs of Crow*, 264; William Smith, *A New Voyage to Guinea: Describing the Customs, Manners, Soil, Climate, Habits, Buildings, Education, Manual Arts, Agriculture, Trade, Employments, Languages, Ranks of Distinction, Habitations, Diversions, Marriages, and whatever else is memorable among the Inhabitants* (Londra, 1744; yeni basım Londra: Frank Cass & Co. Ltd., 1967), 239. Ayrıca bkz. Fraser'ın ifadesi, *HCSP*, 71:24.

na hamle yaparak ne varsa oburca mideye indirdi." Tayfalar ölü bir denizciyi hamağa veya eski bir yelken parçasına diker, onlara yem olmadan dibi boylaması için üstüne bir de gülle bağlayarak köpekbalıklarını kandırmaya çalışırlardı. Bu strateji genellikle başarısızlıkla sonuçlanırdı, gemi doktoru bunun nedenini şöyle açıklamıştı: "Ceset denize bırakılır bırakılmaz [köpekbalıklarının] onu kaptıklarını, üstündeki Koca Safraya rağmen suya batmasına fırsat vermeden hem ölüyü hem de onu saran hamağı paramparça edip mideye indirdiklerine görmüştüm."[21]

Köpekbalıkları denizcilerin korkulu rüyasıyken köle tutulanlar açısından düpedüz dehşet kaynağıydı. Afrikalı esirleri korumak ya da köle gemilerinde can verenlerin cesetlerini gömmek için herhangi bir çaba harcanmazdı. Alexander Falconbridge'in Bonny hakkında yazdıklarının doğruluğunu onaylayan pek çok kişi, köpekbalıklarının "köle gemilerinin etrafında inanılmaz derecede kalabalık sürüler halinde cirit attıklarını, küpeşteden aşağı atıldıklarında zencilerin ölü bedenlerini hızla mideye indirdiklerini" anlatmıştır.[22] Felemenkli tacir Willem Bosman dört beş köpekbalığının tek bir kalıntı dahi bırakmamacasına bir cesedi yalayıp yuttukları çılgın bir şöleni tarif ediyordu. Sonradan gelen köpekbalıkları diğerlerine "etrafı saran denizi dalgalandıracak" kadar hışımla saldırıyorlardı. Cesetlerin köpekbalıklarınca yok edilmesi herkesin seyrettiği bir sahne, aynı zamanda da kölelik rezaletinin bir parçasıydı.[23]

---

21 *An Account of the Life*, 40; Atkins, *A Voyage to Guinea*, 46. Told adamın köle mi yoksa denizci mi olduğunu belirtmez. Ama hikâyeyi mürettebatın kalkıştığı tehlikeli iş bağlamında anlattığına göre ikincisi olmalı. Ayrıca bkz. Falconbridge, *Account of the Slave Trade*, 67. Afrikalıların ölülerini "köpekbalıkları kokularını almasın diye denizden uzağa gömdüklerini" söyler.

22 Falconbridge, *Account of the Slave Trade*, 67; Smith, *New Voyage*, 239. Ayrıca bkz. "Voyage to Guinea, Antego, Bay of Campeachy, Cuba, Barbadoes, &c." (1714-1723), Add. Ms. 39946, BL; [John Wells], "Journal of a Voyage to the Coast of Guinea, 1802", Add. Ms. 3, 871, Cambridge University Library; Ship's Log, Vessel Unknown, 1777-1778, Royal African Company, T70/1218, NA.

23 Willem Bosman, *A New and Accurate Description of the Coast of Guinea* (Londra, 1705), 282. Batı Afrikalılar köpekbalıkları hakkında engin bilgi sahibiydiler ve onlarla ilişki kurmuşlardı. Yeni Kalabar halkının köpekbalıkla-

1785 yılında çeşitli gazetelerde çıkan Kingston, Jamaika kaynaklı bir haberde de yazıldığı üzere, köpekbalıkları Atlantik boyunca Amerikan limanlarına kadar köle gemilerini takip ederlerdi: "Yakın zamanda buraya gelmiş gemilerin (kıyıdan ayrılan teknelerin daimi refakatçileri) çoğu köpekbalığı sayısının fazlasıyla arttığına, dolayısıyla kasabanın yukarısında dahi nehre girmenin müthiş tehlikeli olduğuna şahit olmuş bulunuyor. "Pazar günü Hibberts boyunca çok büyük bir tane görüldü, Kapt. Boyd." Kölelik karşıtları köle ticaretinde yaşanan köpekbalığı dehşetini kamuoyuna duyurmak için ellerinden geleni yapacaklardı, fakat bunun kanıtı kölelik karşıtı hareketin yükselişinden önce köle toplumundan gelmektedir. Daha fazlasını da köleler için on kere yolculuk yapmış ve "okyanusu geçerken tekneleri takip ettikleri bilinen, küpeşteden atıldıklarında cesetleri mideye indiren" köpekbalıklarını bizzat gözlemiş biri olan Kaptan Hugh Crow duyurmuştur.[24]

---

rını kutsal bildikleri söylenir, ancak aynısı, *samya* adını verdikleri bu canlıyı tıpkı diğer kıyı halkları gibi iştahla mideye indiren komşuları Bonny halkı ya da Fantiler için geçerli değildir. Köle ticaretini destekleyenler Afrikalıların köpekbalıklarını kendi toplumsal disiplin sistemlerinde kullandıklarını vurgulamıştı. Bazı yörelerde suç işleyenler köpekbalığı kaynayan sulara atılırdı. "Köpekbalığı mahkemelerinden" sağ kurtulanlar olurdu, bu durumda işledikleri suçtan beraat ederlerdi. Bkz. Kaptan John Adams, *Sketches taken during Ten Voyages to Africa, Between the Years 1786 and 1800; including Observations on the Country between Cape Palmas and the River Congo; and Cursory Remarks on the Physical and Moral Character of the Inhabitants* (Londra, 1823; yeni basım New York: Johnson Reprint Corporation, 1970), 67; Thomas Winterbottom, *An Account of the Native Africans in the Neighbourhood of Sierra Leone, to which is added An Account of the Present State of Medicine among them* (Londra, 1803; yeni basım Londra: Frank Cass & Co. Ltd., 1969), 256; "From a speech given by Mr. Shirley to legislature of Jamaica", *City Gazette and Daily Advertiser*, 19 Aralık 1788; Fraser'ın ifadesi, 1790, *HCSP*, 71:18; *Memoirs of Crow*, 36, 44, 84.

24 *Norwich Packet or, the Country Journal*, 14 Nisan 1785; *Memoirs of Crow*, 266. Bugün dünyada aşağı yukarı 350 köpekbalığı türü bulunuyor, bunların dörtte biri Batı Afrika sularında yaşar. Köle gemilerinin peşinden ayrılmayan en yaygın iki köpekbalığı türü boğa köpekbalığı ile kaplan köpekbalığıydı. Her ikisi de Senegal'den Angola'ya kadar sıklıkla görüldüğü gibi hafif tuzlu ve tatlı suyu olan körfezlerde, lagünlerde, akarsu ağızlarıyla nehirlerde, berrak ya da çamurlu ve yalnızca 1 metrelik sığ sularda ve limanlardaki mendireklerle rıhtımların çevresinde insan nüfusuna yakın yerlerde yaşardı. İki tür ne bulursa yerdi. John Atkins 1735'te Sierra Leone Nehri'nde karşılaştığı köpekba-

Köle gemilerinin kaptanları yol boyunca terör estirmek için bilinçli olarak köpekbalıklarını kullanırlardı. İnsan "kargosu" bulmak üzere Afrika kıyısında zorunlu olarak uzun süre kaldıklarında tayfalarının firarını ve kölelerinin gemiden kaçışını önlemede köpekbalıklarından yararlanıyorlardı. Donanma subayları da köpekbalığı korkusunu kullanırdı. 1780'lerin sonunda Liverpool bandıralı bir gemiyle Cape Coast'tan Jamaika'ya getirilen ve bir yolunu bulup kölelikten kurtulmayı başararak bir savaş gemisinde kendine iş bulan Afrikalı bir gemici, denizcilerin geminin etrafında suya girip yıkanmalarını olanaksız hale getiren tehlikeli bir köpekbalığını öldürmeyi becermişti. Çalıştığı geminin tayfalarının gözünde kahraman olmuştu olmasına ama komuta subayı aynı görüşte değildi. Değil mi ki o köpekbalığı "çok sayıda firarı engellemişti," Afrikalı denizci de onu öldürmenin karşılığında "amansızca kırbaç cezasına" çarptırılacaktı. Hatta geminin etrafına toplansınlar diye donanma subaylarının köpekbalıklarını besledikleri bile söyleniyordu.[25]

İyi bilinen bir başka olay da köle gemisi kaptanının disiplini sağlamak adına kasten dehşet saçmasıydı; o kadar ki Oliver Goldsmith 1774 yılında köpekbalıklarının doğal tarihini yazdığında köle ticaretinden öğrenilenlere geniş yer vermişti.

---

lıklarını şöyle anlatmıştı: "Kısaca, iştahları hiçbir şeyi reddetmez; yelken bezi, ince teller, kemik, battaniye, vesaire." (Atkins, *A Voyage to Guinea*, 46.) Gemiyi yiyecek kaynağı olarak şartlanmaya görsünler (bazı örneklerde birkaç ay yeterliydi), boğa ve kaplan köpekbalıkları Atlantik aşırı göç edebilirlerdi. Ama kocaman yüzen bir nesne, derin okyanuslarda "bareket eden bir resif" olarak köle gemisi, derin sularda yaşayan daha zayıf, daha süratli ve insan yiyen türleri de çekerdi kendine: pamuk köpekbalığı, ipek köpekbalığı, sivriburun camgöz, okyanusların beyaz yüzgeçli köpekbalığı. Yırtıcıların sayısı, boğa ve kaplan köpekbalıklarının da geminin dümen suyuna katıldığı Amerikan karasularına girildiğinde artardı. Böylece köpekbalıkları gemileri kendi aralarında nöbetleşe devamlı takip ederlerdi. Bkz. Leonard J.V. Compagno (ed.), *Sharks of the World: An Annotated and Illustrated Catalogue of Sharks Known to Date* (Roma: United Nations Development Programme, 1984), bölüm 2, 478-481, 503-506.

25 *The Connecticut Gazette*, 30 Ocak 1789; *Memoirs of Crow*, 266. 1704'te donanmaya ait bir gemiden firar etmekte olan bir denizcinin aktardığı, Batı Hint Adaları'ndaki bir köpekbalığı saldırısı için bkz. *A narrative of the wonderful deliverance of Samuel Jennings, Esq.* (basım yeri belirsiz, 1765).

Terörizm ve zoolojinin tarihçeleri kesişiyordu. Goldsmith iki vaka aktarır:

Gine gemilerinden birinin sahibi öldükten sonra ailelerine, dostlarına ve ülkelerine iade edilmeleri gerektiğinde direten kölelerinin, mutsuz bütün canlılar gibi, intiharı seçmelerine öyle öfkelenmişti ki, hiç olmazsa onları rezil etmek için cesetlerden birinin topuklarından bağlanıp derhal denize bırakılmasını emretti. Hızla sudan geri çekilmesine ve daracık bir alana daldırılıp çıkarılmasına rağmen köpekbalıkları ölünün ayakları hariç her yerini dişleyip koparmışlardı.

İkinci vaka daha da korkunçtu. "İntihara öfkelenen" başka bir kaptan geri kalanlara ibret olsun diye "bir kadını hakladı." Kadının koltukaltlarından iple bağlanıp suya indirilmesini buyurmuştu: "Zavallıcık böylece suya daldırıldı, aşağı yukarı yarı beline kadar girdiğinde, evvela boğulma korkusu olduğu zannedilen korkunç bir çığlık attığı duyuldu; fakat az sonra daldırıldığı yerin kıpkırmızı kestiği görüldü, yukarı çekildiğinde geminin dümen suyundan gelen bir köpekbalığının onu tam ortadan kopardığı görüldü." Diğer köle gemisi kaptanları spor olsun diye dehşet saçar, köpekbalıklarını çekmek için insan artıklarından yararlanırlardı: "Onları üstümüze çekme yolumuz güverteye ölü bir Zenci çıkarmaktı, böylece onu mideye indirene dek peşimizden ayrılmazlardı."[26]

26 "Natural History of the Shark", 222-223, 231-233; Thomas Pennant, *British Zoology* (Chester: Eliza. Adams, 1768-1770), cilt III, 82-83.

2

KÖLE GEMİSİNİN EVRİMİ

Principles of Naval Architecture (1784) adlı kitabını nefes kesici sözlerle tanıtan Thomas Gordon şöyle diyordu: "Bir Gemi şüphesiz şimdiye kadar icat edilmiş en faydalı ve en heybetli makinelerden biri olduğu için, onu ıslah etmek namına her gayret ehemmiyet taşır ve insanlığın nazarı itibarına layık olur." Gemi inşaatçılarının yapması gerektiği gibi yelkenli gemilerde ihtişam ve faydanın bir araya gelmesi teknik mükemmelliğin ve uzmanlığın önemini akla getiriyordu. Gordon'a göre, gemi inşaatçılığının ilerlemesi şu ya da bu ülkeyle sınırlı değildi, geminin dünyayla irtibat kurmasını sağladığı insanlığın tümüne aitti aslında. Belki de en önemlisi, gemiyi o güne dek icat edilmiş en yararlı makine olarak görmesiydi. Avrupa'nın derin sularda yüzen yelkenlisinin –köle gemisi de onun bir çeşidiydi– dünyayı Kristof Kolomb'un devrinden o zamana çok değiştirdiğini biliyordu elbet. Yelkenli, 16. yüzyılın sonlarından itibaren dünyanın büyük bölümünü yeniden yapılandıran eşi görülmedik yeni bir siyasi ve iktisadi sistem olan kapitalizmin doğuşu için tarihsel öneme sahip bir tekneydi. Aynı zamanda

köle ticaretindeki büyük insanlık dramının hayata geçtiği bir sahne, maddi bir ortamdı.[1]

Dünyayı değiştiren bir makine olarak köle gemisinin kökenleri ve başlangıç noktası 15. yüzyıl sonlarına, Portekizliler tarafından Afrika'nın batı kıyılarına gidilen ve oralara altın, fildişi ve insanları götüren tarihsel öneme sahip deniz yolculuklarının yapıldığı zamana uzanır. Bu ilk "keşifler" Atlantik köle ticaretinin başlangıcına işaret eder. Yelkenli geminin yeni evrimi, nihayetinde Avrupalıları yeryüzünün dört bir tarafına, daha sonra Avrupalılarla Afrikalıları Yenidünya'ya taşıyacak ve Thomas Gordon'ın hayranlığını kazanacak olan tam armalı, üç direkli karak (carrack) ile mümkün olmuştu.[2]

Carlo Cipolla'nın *Guns, Sails and Empires* adlı klasik çalışmasında açıkladığı üzere, Batı Avrupa devletlerindeki egemen sınıf, birbirinden bağımsız olan ama çok geçmeden etkili bir biçimde birleşen iki teknolojik gelişme sayesinde, 1400-1700 yılları arasında dünyayı keşfetmeyi başarmıştı. İlk olarak İn-

---

1 Thomas Gordon, *Principles of Naval Architecture, with Proposals for Improving the Form of Ships, to which are added, some Observations on the Structure and Carriages for the Purposes of Inland Commerce, Agriculture, &c.* (Londra, 1784), 23. Ayrıca bkz. Robin Blackburn, *The Making of New World Slavery* (Londra: Verso, 1997), 376. Kapitalizme geçiş süreci için bkz. Maurice Dobb, *Studies in the Development of Capitalism* (New York, International Publishers, 1964); Immanuel Wallerstein, *The Modern World-System: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century* (New York, Academic Press, 1974); Rodney Hilton (ed.), *The Transition from Feudalism to Capitalism* (Londra: New Left Books, 1976); Eric Wolf, *Europe and the People without History* (Berkeley: University of California Press, 1982).

2 Romola ve R.C. Anderson, *The Sailing-Ship: Six Thousand Years of History* (ilk baskı 1926; New York: W.W. Norton, 1963), 129; Basil Greenhill, *The Evolution of the Wooden Ship* (New York: Facts on File, 1988), 67-76. Deniz arkeologları son zamanlarda yaptıkları kazılarla köle gemilerinin maddi kültürünü analiz ederek mükemmel işler çıkartmışlardır. Bkz. Madeleine Burnside ve Rosemarie Robotham, *Spirits of the Passage: The Transatlantic Slave Trade in the Seventeenth Century* (New York: Simon & Schuster, 1997), *Henrietta Marie* hakkında; Leif Svalesen, *The Slave Ship Fredensborg* (Bloomington, Ind.: Indiana University Press, 2000); Gail Swanson, *Slave Ship Guerrero* (Infinity Publishing, 2005). Bu konuda önemli bir kitaba imza atmış olan bir yazarın görüşleri için bkz: Jane Webster, "Looking for the Material Culture of the Middle Passage", *Journal of Maritime Research* (2005), http://www.jmr.nmm.ac.uk/server/show/ConJmrArticle.209.

giliz zanaatkârları dökme demirden top üretmişlerdi, bunlar Avrupa çapında bütün askeri kuvvetlere hızla dağıtılmıştı. İkincisi, Kuzey Avrupa'nın derin sulara elverişli geniş gövdeli yelkenli gemileri (*round ship*) giderek Akdeniz'in kalyonlarını (kürekli kadırgaları; *long ship*) gölgede bırakmıştı. Denizlere egemen olmayı arzulayan Avrupalı liderler gemi inşaatçılarından bu bakımsız, denize elverişli gemilerin gövdelerine kocaman, ağır toplar yerleştirecek delikler açmalarını istediler. Onlar gemilerine yelken ve silah ekleyip kürekçiler ile savaşçılarının yerine daha az sayıda, daha etkili mürettebat koydukça deniz savaşları da değişti. Yelken gücünü insan enerjisiyle takviye etmek suretiyle benzersiz bir hareket kabiliyeti, hız ve yıkıcı güce sahip bir makine yaratmışlardı. Dolayısıyla namludan doldurulan toplarla donatılmış tam armalı gemilerin Afrika, Asya ve Amerika sahillerinde göründüğü zaman dehşet değilse de hayranlık uyandırdıkları su götürmez. Yalnızca top sesleri bile tüyler ürperticiydi. Daha doğrusu, bir imparatorluğun kurucularından birinin sözleriyle, Avrupalı olmayanları İsa'ya tapmaya razı etmeye yeterdi.[3]

Avrupalı liderler bu devrimci teknolojiyi, bu yeni deniz makinesini ticaret yapmak, savaşmak, yeni topraklar ele geçirmek, talan etmek ve imparatorluklar kurmak üzere açık denizlere yelken açmak, keşif yapmak ve oralara egemen olmak için kullanacaklardı. Bunu yaparken Avrupa dışındaki insanlarla olduğu kadar kendi aralarında da savaştılar. Büyük ölçüde karaklar, kalyonlar ve son olarak tam armalı, üç direkli, top taşıyan gemiler sayesinde yeni kapitalist düzeni yerleşik kıldılar. Süratle gezegenin efendileri haline gelmişlerdi; köle gemisinin kaptanı Hugh Crow'a "Tanrı sana sefil bir kitap ve büyük bir gemi yapmış," diyen Afrikalı kral Bonny'li Holiday de bu noktayı gözden kaçırmıyordu.[4]

---

3 Carlo Cipolla, *Guns, Sails, and Empires: Technological Innovation and the Early Phases of European Expansion, 1400-1700* (New York: Pantheon Books, 1965).

4 *Memoirs Crow*, 137. King Holiday bu sözleri 1807'de, köle ticaretinin sona ermesinden dolayı duyduğu kızgınlıkla söylemişti. İngiltere kralı kocaman bir gemisi olduğu için "kötü insanları" uzak diyarlara, örneğin Botany Körfezi'ne, Avustralya'ya gönderebilirken, King Holiday artık bunu yapamıyordu.

Dolayısıyla gemi kapitalizmin yükselmesinin temelinde yatan bir dizi derin, iç içe geçmiş ekonomik değişikliklerin merkezinde yer alıyordu: Yeni toprakların zaptı, milyonlarca insanın gaspı ve ekonominin piyasa odaklı büyüyen sektörlerine yeniden intikali; altın ve gümüş madenciliği, tütün ve şeker ekimi; onunla birlikte uzak mesafeler arasındaki ticaretin yükselişi ve son olarak dünyanın o güne kadar hiç görmediği ölçüde planlı servet ve sermaye birikimi. Yavaşça, aralıklarla, dengesizce ama rakipsiz bir güçle yeni bir dünya pazarı ve uluslararası kapitalist sistem doğmuştu. Keşiften yerleşime, üretime, ticarete ve yeni ekonomik düzenin inşasına kadar sürecin her aşaması geniş filolara ve gemilerin hem esir alınmış ırgatları hem de yeni malları taşıma kapasitesine bağlıydı. Gine gemileri* sistemin yüzen çarklarıydı.

Köle gemilerinin önemi modern köleliğin diğer temel kurumuyla, ilk olarak ortaçağ Akdeniz'inde kurulup Doğu Atlantik adalarına (Azor, Madeira, Kanarya ve Cape Verde) yayılmış, başta Brezilya, Karayipler ve Kuzey Amerika olmak üzere 17. yüzyıl boyunca Yenidünya'da devrimci kılıkta kendini gösteren ekonomik düzenlemenin bir türü olan plantasyonlarla yakından ilişkiliydi.[5] 1650'lerde şeker üretiminin yaygınlaşması işgücü açlığını daha da amansız kılmıştı. Onu takip eden iki asır içinde gemiler birbiri ardına taşıdıkları insan safrasını, önce sözleşmeli hizmetkârları, sonra da çiftlik sahipleri tarafından satın alınıp geniş üretim birimlerinde toplanmış, sıkı ve şiddet dolu gözetim altında dünya pazarı için seri mal üretmeye zorlanmış büyük kafileler halindeki Afrikalı köleleri Avrupa'nın pek çok yerine kustu durdu. O kadar ki, Santo Domingo'daki (bugünkü Haiti) ırgatlar hakkında C.L.R. James, "North Plain'i örten devasa şeker fabrikalarında birlikte yaşayıp çalışan yüzlerce modern proletaryaya, o dönemde var olan işçi gruplarının herhangi birinden daha yakın" olduklarını yazmıştı.

---

* *Guineaman.* Atlantik köle ticareti kapsamında Batı Afrika (Gine Körfezi) Kuzey Amerika arasında köle ticareti yapan bütün köle gemilerini ifade eden bir tanımlamadır – ed.n.

5 Philip Curtin, *The Rise and Fall of the Plantation Complex: Essays in Atlantic History* (Cambridge: Cambridge University Press, 1990), bkm. 2.

1713'te köle plantasyonları "Avrupa kapitalizminin, sömürgeciliğinin ve deniz egemenliğinin en seçkin ürünü" olarak ortaya çıkmıştı.[6]

Bir makine diğerine hizmet ediyordu. Batı Hintli bir çiftlik sahibi 1773'te plantasyonun "farklı yönlerde dönen ama hepsinin büyük hedefe varılmasına katkıda bulunduğu türlü çarkları birleştiren iyi inşa edilmiş bir makine" olması gerektiğini söylüyordu.[7] O dönen çarklar Afrikalılardı, "büyük hedef" ise sermayenin dünya çapındaki eşi görülmedik birikimi. "Plantasyon kompleksinin" temel parçası olarak köle gemisi, başta Britanya olmak üzere Kuzey Avrupa devletlerinin ulusal ekonominin sınırlarından çıkmasına ve Robin Blackburn'ün sözleriyle, "endüstriyel ve global bir geleceği meydana çıkarmasına" yardım etti.[8]

Uzak yollara giden, tam donanımlı köle gemisi güçlü bir yüzen makineydi, aynı zamanda da Thomas Gordon ile çağdaşlarının bildiği üzere emsalsiz bir şey. Ayrıca bir fabrika ve hapishaneydi; bu bileşimde üstün yeteneği ve uyandırdığı dehşet yer alıyordu. Fabrika (*factory*) sözcüğü 18. yüzyılın sonlarında küresel ticaretin büyüdüğü dönemde kullanıma girmişti. O dönemde "tacir" sözcüğüyle eşanlamlı kullanılan "aracı" (*factor*) sözcüğünden türetilmişti. Demek ki fabrika "yabancı bir ülkede iş yapan tüccara" ait bir kuruluştu.[9]

---

6 C.L.R. James, *The Black Jacobins: Toussaint L'Ouverture and the San Domingo Revolution* (ilk baskı 1938; New York: Vintage, 1989), 85-86; Blackburn, *Making of New World Slavery*, 350.

7 Samuel Martin, *An Essay on Plantership* (Londra, 1773).

8 Blackburn, *Making of New World Slavery*, 515. Köleliğin kapitalizmin yükselişine katkısı hararetli bir tartışma olarak kalır. Vurgular ve karşıt bakış açıları arasında şunlar sayılabilir: Eric Williams, *Capitalism and Slavery* (Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1944); Seymour Drescher, *Econocide: British Slavery in the Era of Abolition* (Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 1977); David Eltis ve Stanley L. Engerman, "The Importance of Slavery and the Slave Trade to Industrializing Britain", *Journal of Economic History* 60 (2000), 123-144; Kenneth Morgan, *Slavery, Atlantic Trade and the British Economy, 1660-1800* (Cambridge: Cambridge University Press, 2001); Joseph Inikori, *Africans and the Industrial Revolution in England: A Study in International Trade and Economic Development* (Cambridge: Cambridge University Press, 2002).

9 "Yüzen fabrika" için bkz. Conrad Gill, *Merchants and Mariners in the 18th Century* (Londra: Edward Arnold, 1961), 91-97.

Batı Afrika sahilinde inşa edilmiş, Altın Sahili'ndeki Cape Coast Kalesi ile Sierra Leone'deki Bance Adası'nda bulunan Fort James gibi kaleler ve ticarethaneler de "fabrika" oluyordu, gemiler de, çünkü az gelişmiş başka ticaret alanlarında kıyıya yakın demirler ve mübayaa yeri olarak devamlı kullanılırlardı. Geminin güverteleri, tekstil ve ateşli silahlar gibi Afrika'ya doğru yol alan kargonun, altın ve fildişi gibi Avrupa'ya giden kargonun ve köleler gibi Amerika'ya giden kargonun değiş tokuşunda irtibat noktalarıydı. 1774 yılında denizci James Field Stanfield'in Liverpool'dan Benin'e yolculuk yaptığı *Eagle* adlı köle gemisi "yüzen fabrika olarak sahilde bırakılacaktı."[10]

Gemi, kelimenin hem asıl hem de modern anlamıyla fabrikaydı. 18. yüzyılın derin sularda seyreden yelkenli gemisi, tacir kapitalistlerin bir araya geldiği ve çok sayıda niteliksiz işçiyi kapattıkları, onların işbirliğini düzenlemek hatta eşzamanlı kılmak için kaptanlarla zabitleri ustabaşı olarak kullandıkları önemli bir işyeriydi. Gemi adamları, uluslararası emek pazarında belirlenmiş nakdi ücret karşılığında, mekanik araç gereçleri katı disiplin ve sıkı gözetim altında uyum içinde kullanırdı. Emma Christopher'ın işaret ettiği üzere, gemi adamları yalnızca küresel pazarda çalışmakla kalmaz, o pazar için üretir, Amerika'daki plantasyon toplumlarında satılmak üzere, "köle" adı verilen ticari malın imalatına yardım ederlerdi.[11]

Köle gemisi aynı zamanda hareketliydi, modern cezaevinin henüz karada kurulmadığı dönemde açık deniz hapishanesiydi. Bu gerçek o tarihlerde çeşitli biçimlerde dile getirilmişti, bunun tek nedeni (barakalara, kalelere, kodeslere) kapatmanın köle ticaretinde önemli olması değildi. Köleleştirme zincirinde

10 James Field Stanfield, *Observations on a Guinea Voyage, in a Series of Letters Addressed to the Rev. Thomas Clarkson* (Londra: James Phillips, 1788), 5. Dışarı giden kargonun ayrıntılı listeleri için bkz. "Estimate of a Cargo for the *Hungerford* to New Calabar for 400 Negroes, May 1769" ve "Estimate of a cargo for 500 Negroes to Bynin, 1769", ikisi de D.M.15, Bristol University Library.

11 Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750* (Cambridge: Cambridge University Press, 1987), bkm. 2; Emma Christopher, *Slave Trade Sailors and their Captive Cargoes, 1730-1807* (Cambridge: Cambridge University Press, 2006), bkm. 5.

gemi kendi başına bir halkaydı. Stanfield buna "yüzen zindan" adını verirken, köle ticaretinin adı bilinmeyen bir savunucusu yerinde bir deyimle "taşınır hapishane" demişti. Liverpoollu gemi adamları, hesabı ödemedikleri meyhanelerin sahipleri tarafından hapse atıldıkları, oradan da borçlarını ödeyen gemi kaptanlarının kefaretiyle çıkarılıp işe alındıkları zaman bir hapishaneden diğerine geçmiş olurlardı. Eğer köle gemisi bir gemi adamının gözünde cezaeviyse, günde on altı saat kadar tavlonlarda kilit altında tutulan bir kölenin gözünde ne olduğunu siz tahmin edin. Aslında Thomas Gordon'ın saygın ve yararlı diye gördüğü bu makine, insanlığın belli gruplarına ötekilerden daha çok yarar sağlıyordu.[12]

Malachy Postlethwayt: Köle Ticaretinin Siyasal Aritmetiği, 1745

Kraliyet Afrika Kumpanyası adına çalışan Britanyalı tacir Malachy Postlethwayt aynı zamanda lobi faaliyetlerinde bulunurdu. 1740'ların ortalarında Batı Afrika'daki kalelerle fabrikaların bakım giderlerini karşılayarak köle ticaretine destek sağlanması için Parlamento'yu ikna etmeye çalışırken köle ticaretinin Britanya İmparatorluğu açısından önemini savunuyordu. Bulunduğu mevki ve ekonomik çıkarları nedeniyle belki de ticaretin lehine savunduğu iddiaları abartmıştı; fakat köle ticaretinin onun dahi öngöremediği kadar büyük boyutlara vardığı 18. yüzyıla geniş bir açıdan bakıldığında, düşüncelerinden bazıları egemen sınıfın köle ticareti ve onun genel olarak imparatorluğun "siyasal aritmetiği" içinde tuttuğu yer hakkındaki ana görüşü haline gelecekti.[13]

---

12 James Field Stanfield, *The Guinea Voyage, A Poem in Three Books* (Londra: James Phillips, 1789), 26; *An Apology for Slavery; or, Six Cogent Arguments against the Immediate Abolition of the Slave Trade* (Londra, 1792), 45.

13 Malachy Postlethwayt, *The African Trade, the Great Pillar and Support of the British Plantation Trade in America* (Londra, 1745) ve *The National and Private Advantages of the African Trade Considered: Being an Enquiry, How far it concerns the Trading Interests of Great Britain, Effectually to Support and Maintain the Forts and Settlements of Africa* (Londra, 1746).

Postlethwayt başlıca iddiasını *The African Trade, the Great Pillar and Support of the British Plantation Trade in America* adlı 1745 yılında Londra'da basılan ilk kitapçığında ortaya atmıştı. Başlıca tezi "Batı Hint ve Afrika Ticaretimiz milletçe en çok kâr elde ettiğimiz işlerdir" yönündeydi. Plantasyon devriminin imparatorluğu değiştirdiğini ve her ikisinin de işgücünün taşınmasına bağlı olduğunu biliyordu. Plantasyon ve köle gemisine gelince, "biri olmadan diğerini yürütmek mümkün" olamazdı. Ayrıca köle ticaretinin Britanya'nın yükselen kapitalist üretiminde önemli bir yeri olduğuna parmak basmıştı. "Sekizde yedi Britanya Mamulü ve Ürününden meydana gelen kargo hakkıyla tasnif edilirdi; karşılığında elde ettiğimiz kâr küçümsenecek gibi değildi." 1780'lerdeki tartışmalarda çekişmelere yol açacak eski bir iddiayı yineliyordu: Köle ticareti "kocaman bir Gemici Ocağı" yaratmıştı, dolayısıyla "Donanma Gücünün muazzam Kreşiydi." Köle gemisi hem köle hem de gemici işgücünü üretiyordu demek.

Postlethwayt savunmasını kibarca "Afrika Ticareti" adını verdiği işin üstüne kurmuştu, çünkü kimilerinin daha 1740'larda bile "köle ticareti" diye öfkeyle lanetledikleri şeye yüz çevirdiklerini biliyordu: "Bir Hıristiyan Memleketin Siyahları alıp satmasının barbarca, gaddarca ve kanunsuz bir Trafik olduğunu düşünerek bu Ticarete kafa yoranlar çoktur." Ancak bütün köle tacirleri gibi o da Afrikalılar açısından "Vahşiler" arasında yaşamak yerine "medeni bir Hıristiyan Memleketinde yaşamanın" daha iyi olacağına inanmıştı. Neresinden bakılırsa bakılsın, insani kaygılar ulusal ekonomi ve askeri çıkarların gölgesinde kalırdı: Köle ticareti "bu Millet için bitmeyen bir Servet Birikimi ve Donanma Gücünü" temsil ediyordu. Afrika ticaretini teşvik etmek suretiyle Parlamento "Genel olarak Krallıkta Saadet ve Refahı" teşvik etmiş oluyordu. Britanya'nın Atlantik sistemi Afrika ile Amerika'daki kaynaklara, işgücüne ve servete bağlıydı. Böyle demekle William Blake'in yarım asır sonra çizeceği *Afrika ve Amerika Destekli Avrupa* adlı resmin habercisi olmuştu.[14]

14 Postlethwayt'ın görüşlerinin 1750'lerde ve 1760'larda nasıl değiştiğine ilişkin, köle ticaretine karşı öne sürülen "meşru ticareti" vurgulayarak Thomas

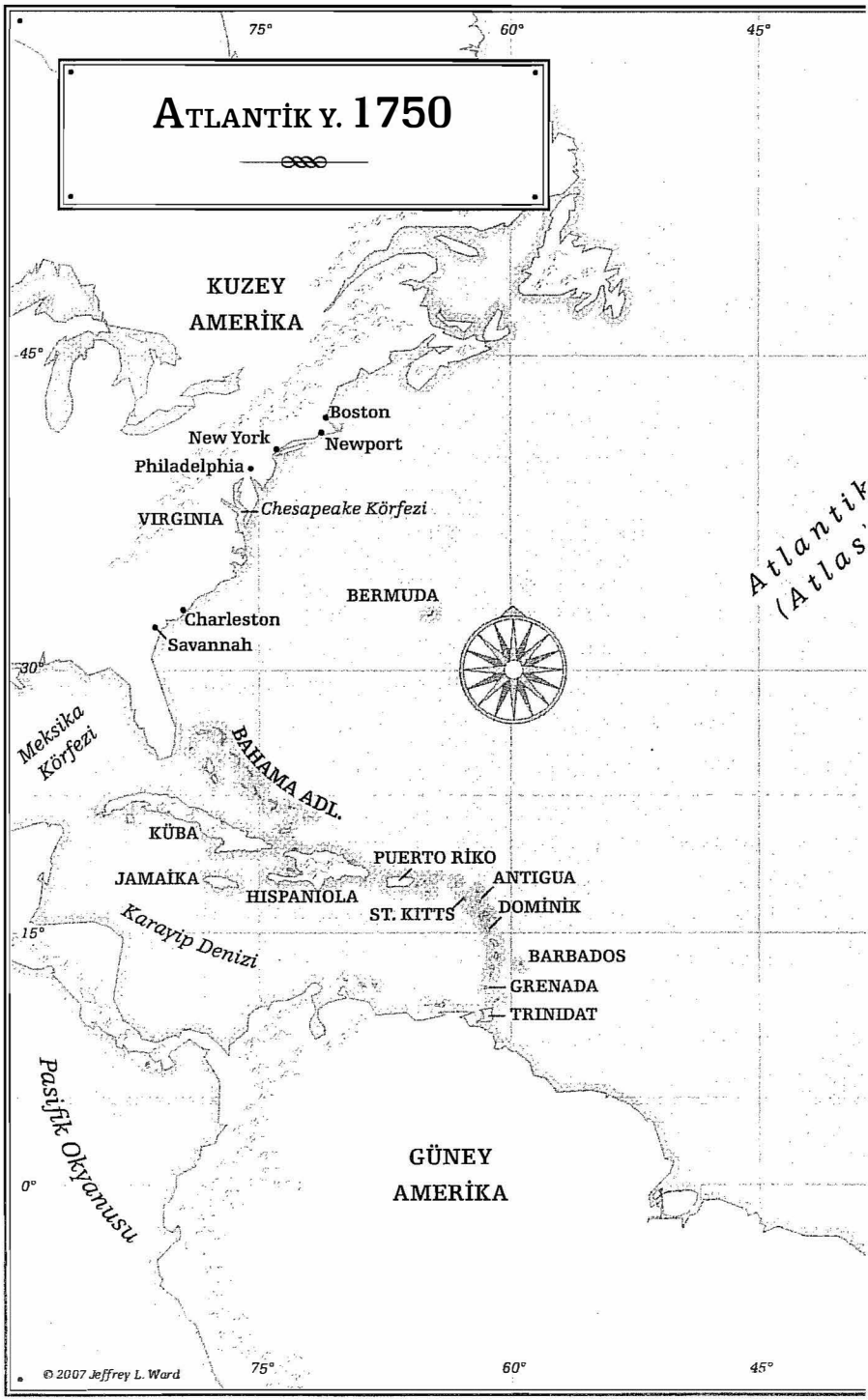
Mamul mallar yükleyerek Avrupa'daki (ya da Amerika'daki) bir limandan denize açılıp, kargosunu kölelerle değiş tokuş ettiği Batı Afrika'ya, oradan da onları şeker, tütün ya da pirinç gibi plantasyon ürünleriyle takas edeceği Amerika'ya doğru yola çıkan gemilerle yürütülen, Postlethwayt'ın deyişiyle, "üçgen ticaret" (triangular trade)* görüşü gelecek 250 yıl boyunca köle ticaretine balkışa egemen olacaktı. Bilim insanları yakın tarihte ticaretin pek de o üçgende yapılmadığını keşfettiler, çünkü köle gemilerinin çoğu Batı Hint Adaları ya da Kuzey Amerika'da geri götürecekleri kargo bulamıyorlardı. Buna rağmen üçgen ticareti kavramı hâlâ anlamlıdır, ne de olsa ticaretin başlıca üç köşesini ve Britanya'nın ya da Amerika'nın sermayesiyle üreticilerinden, Batı Afrika'nın işgücünden ve Amerikan mallarından (bazen de hammaddesinden) oluşan bileşenlerinin göz önüne getirilmesine olanak verir.

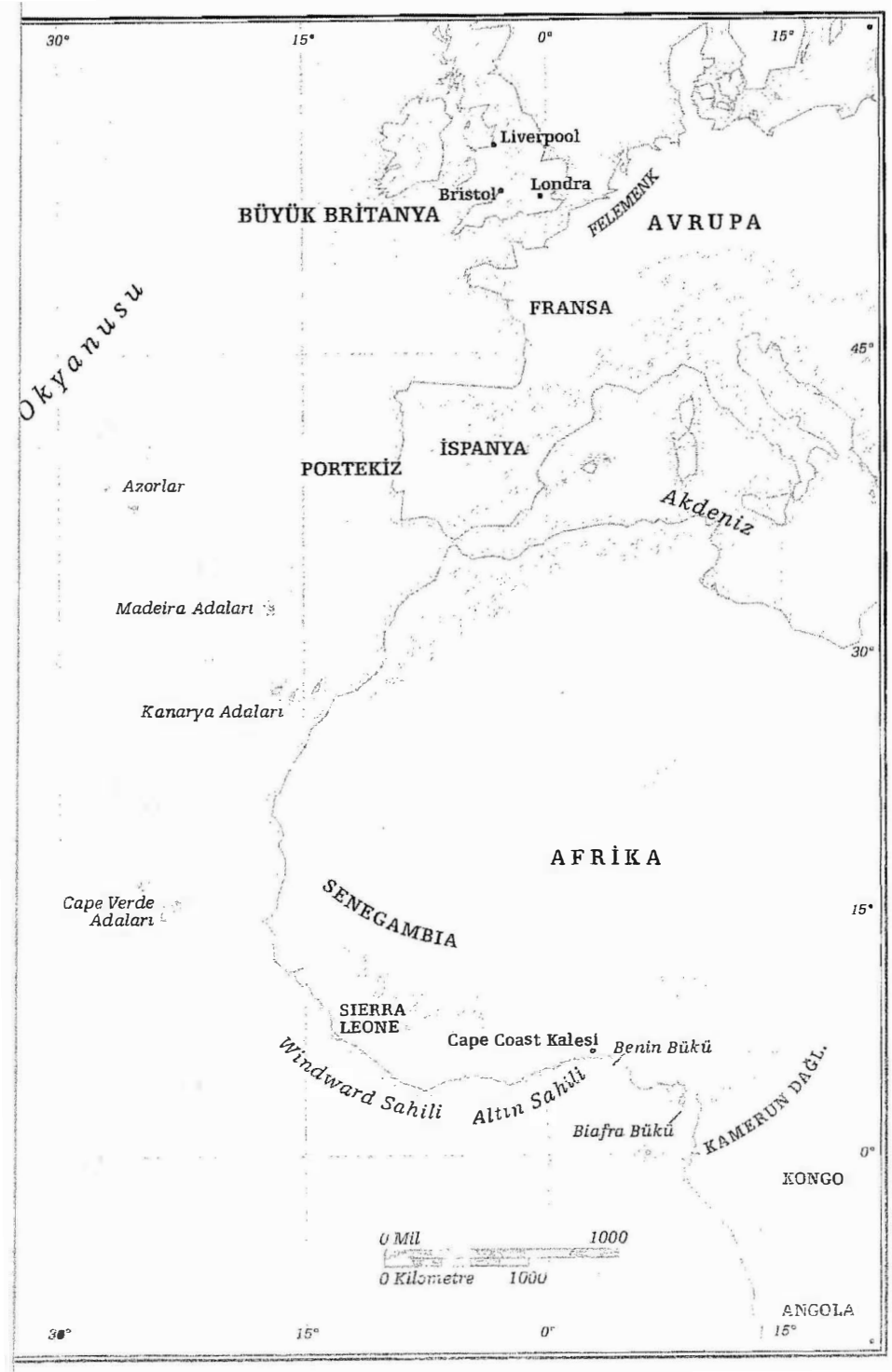
Postlethwayt'ın kitabını yazdığı zamana dek 4 milyona yakın Afrikalı köle gemileriyle Atlantik'in batı yakasındaki limanlara nakledilmişti bile. Avrupa'daki diğer denizci devletlerin hemen hepsi gibi Britanya da köle ticaretinin ilk evrelerinde önemli bir rol oynamış, Postlethwayt'ın hizmet ettiği ticaret tekeli Kraliyet Afrika Kumpanyası'na 1672'de ayrıcalık ve destek sağlamıştı. Köle ticareti öyle pahalıydı ve öyle çok kaynağın bir arada toplanmasını gerektiriyordu ki özel sermayenin tek başına altından kalkacağı bir iş değildi. 18. yüzyılın başlarında sözde serbest ticaret yapanlar nihayet düzenlenmiş tekellere karşı zafer kazanmışlardı, ama bu ancak ticaretin altyapısını oluşturmada devletten aldıkları yardım sayesinde olmuştu.[15]

Clarkson gibi kölelik karşıtlarının savlarına ışık tutan tartışmalar için bkz. Christopher Leslie Brown, *Moral Capital: Foundations of British Abolitionism* (Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2006), 272-274.

Ticaretin birinci köşesi olan İngiltere'den (özellikle Bristol ve Liverpool) İngiliz Kuzey Amerika kolonilerine ihraç edilemeyen malların, bu mallara büyük talep olan Afrika'ya köle karşılığı satılması bu ticaretin birinci ayağını, kölelerin Kuzey Amerika'ya nakledilmesi ticaretin ikinci ayağını, ucuz işçi talep eden plantasyonlarda çalıştırılan kölelerin emeğiyle üretilen şeker, tütün, pamuk ve ketenin İngiltere'ye nakledilmesi üçgenin üçüncü ayağını oluşturuyordu. Bu ticareti mümkün kılan "mal" Afrikalı kölelerdi – ed.n.

15 K.G. Davies, *The Royal African Company* (New York: Atheneum, 1970). 18. yüzyılın ortalarından sonra köle ticaretinin kaleleriyle fabrikalarına ilişkin araş-


ATLANTİK Y. 1750
75°
60°
45°
KUZEY AMERİKA
45°
Boston
New York
Newport
Philadelphia
VIRGINIA
Chesapeake Körfezi
BERMUDA
Charleston
Savannah
30°
Meksika Körfezi
BAHAMA ADL.
KÜBA
PUERTO RİKO
JAMAİKA
HISPANIOLA
ANTIGUA
DOMİNİK
ST. KITTS
15°
Karayip Denizi
BARBADOS
GRENADA
TRINIDAT
Pasifik Okyanusu
0°
GÜNEY AMERİKA
Atlantik
(Atlas
© 2007 Jeffrey L. Ward
75°
60°
45°


30°
15°
0°
15°
Liverpool
Bristol
Londra
BÜYÜK BRİTANYA
FELEMENK
AVRUPA
FRANSA
45°
Okyanusu
İSPANYA
PORTEKİZ
Azorlar
Akdeniz
Madeira Adaları
30°
Kanarya Adaları
AFRİKA
Cape Verde Adaları
SENEGAMBIA
15°
SIERRA LEONE
Cape Coast Kalesi
Benin Bükü
Windward Sahili
Altın Sahili
Biafra Bükü
KAMERUN DAĞL.
0°
KONGO
0 Mil
1000
0 Kilometre
1000
ANGOLA
30°
15°
0°
15°

Britanya ve Amerikalı tacirler giriş maliyetleri çok yüksek olan ve büyük riskler taşıyan bir ticarette şanslarını deniyorlardı. İlk günlerde küçük yatırımcılar, esnaf dahil orta sınıftan kimseler kısmi hisseler satın almak veya Gine gemisine ufak çaplı bir kargo yükleyerek kazanç elde edebilirlerdi, fakat 18. yüzyılda ticaret tamamen büyük sermaye sahibi olan ve çoğu zaman itinayla bu ticarette deneyim ve bilgi elde etmiş tüccarların eline geçti. John Lord Sheffield'in 1790 yılında yazdığına göre bu, ticaretin "sermaye adamları" tarafından yürütüldüğü anlamına geliyordu, "gelip geçici maceraperestler katılmasın diye gözleri korkutulurdu." Bu büyük tacirlerin kârları aşırı boyutlara varırdı, eğer her şey yolunda giderse yatırımlarından yüzde yüz kazanç sağladıkları oluyordu, ama aynı şekilde hastalık, isyan, deniz kazası ve geminin düşman korsanların eline geçmesi tehlikeleri nedeniyle zarar da büyük olabilirdi. Köle ticaretine yatırım yapanların ortalama kâr oranı 18. yüzyılda %9-10 gibi önemli ama günün standartlarına göre aşırı olmayan düzeydeydi. Britanya'nın ve hatta Avrupa'daki donanma sahibi bütün ülkelerin "Afrika Temeline dayanan muazzam bir Amerikan Ticareti ve Donanma Gücü Üstyapısı" kurduklarını belirtirken Postlethwayt'ın aklında böyle kârlar ve daha geniş bir imparatorluk sistemi vardı.[16]

---

tırmalar için bkz. "Transcripts of Official Reports and Letters Relating to the State of British Settlements on the Western Coast of Africa in 1765", King's MS #200, BL, ile "Sundry Books and Papers Relative to the Commerce to and from Africa delivered to the Secretary of State of the African and American Department by John Roberts, Governor of Cape Coast Castle, 13th December 1779", Egerton 1162A-B, BL. Ayrıca bkz. Eveline C. Martin, *The British West African Settlements, 1750-1821* (Londra: Longmans, 1927).

16 John Lord Sheffield, *Observations on the Project for Abolishing the Slave Trade, and on the Reasonableness of attempting some Practicable Mode of Relieving the Negroes* (ilk baskı Londra, 1790; ikinci baskı, Londra, 1791), 21; Roger Anstey, *The Atlantic Slave Trade and Abolition, 1760-1810* (Londra, 1975) blm. 2, özellikle 48, 57; David Richardson, "Profits in the Liverpool Slave Trade: The Accounts of William Davenport, 1757-1784", *Liverpool the African Slave Trade, and Abolition*, ed. Roger Anstey ve P.E.H. Hair (Chippenham, England: Antony Rowe for the Historical Society of Lancashire and Cheshire, 1976, yeni basım 1989), 60-90; Herbert S. Klein, *The Atlantic Slave Trade* (Cambridge: Cambridge University Press, 1999), 98-100; Kenneth Morgan, "James Rogers and the Bristol Slave Trade", *Historical Research* 76 (2003), 189-216.

Joseph Manesty: Köle Gemisi İnşası, 1745

Liverpoollu tacir Joseph Manesty "Affrika ticareti için" iki gemi istiyordu, onların nasıl inşa edilmesi gerektiğini de biliyordu. 2 Ağustos 1745 tarihinde Newport, Rhode Island'daki John Bannister'a mektup yazarak Atlantik aşırı bir sipariş verdi. İngiltere o tarihte hem Fransa hem de İspanya ile savaş halinde olduğundan tacirler korkulu günler yaşıyorlardı, zaten Manesty'nin de yerinde bir kararla *Chance* adını verdiği yeni köle gemisini Fransız korsanlardan birine kaptırmasına yalnızca birkaç ay vardı. Buna rağmen ticaretten gelecek kazancın işaretleri görülüyordu; Manesty gibiler ticarette iniş çıkışlar gösteren Liverpool'un Londra ve Bristol'u geride bırakmasını sağlayıp Britanya'nın Atlantik kıyısındaki önde gelen köle limanı haline gelmesini sağlamışlardı.[17] Manesty 1745-1758 yılları arasında en az dokuz geminin başlıca sahibi ve Kaptan John Newton'ın patronu olarak (daha küçük hisseye sahip başkaları da vardı) Batı Afrika'yla yoğun bir ticaret içine girmişti.[18] Bannister'a yazdığı mektupta, "hiçbir ticaret Afrika'daki kadar şevkle ve Hakkıyla" yani yüksek kârla yürütülmez diye yazmış, sonra da şöyle eklemişti: "Burada gemi [sayısı] o kadar az ki hangi fiyatı verirsen ver bir tane dahi bulmak mümkün değil, yoksa bu bahar birini bulurdum."[19]

---

17 Joseph Manesty'den John Bannister'a, 2 Ağustos 1745, John Bannister Letter-Book, no. 66, dosya 2, Newport Historical Society, Newport, Rhode Island. Mektubu yayımlayan Donnan III, 137. *Chance için* bkz. *TSTD*, #90018.

18 Manesty'nin köle seferlerinden birinin hikâyesini biliyoruz. John Perkins'in idaresindeki *Adlington* gemisi Liverpool'dan demir alıp 1754-1755 arasında Afrika sahillerinde birkaç noktaya yelken açmıştı. Perkins 136 köleyi (bazıları "keyifsiz ve perişan" haldeki 50 erkek, 25 kadın, 38 oğlan ve 23 kız) Kingston, Jamaika'daki Case & Southworth şirketine teslim etti. Kaptanın komisyonunu, sıhhiyecinin "kelle parasını" ve acentenin ücretini ödedikten sonra Manesty'ye £5047.15.6 (2006'da yaklaşık 1 milyon dollar) kalmıştı; seferde taşınan yükün bedelini ve mürettebatın ücretlerini bu paradan karşılamış olmalı (ne kadar olduğu bilinmiyor). Bkz. "Sales of 136 Negroes being the Ship Adlington's Cargoe John Perkins Master, from Africa on acct of Joseph Manesty & Co. Merchts in Liverpool", Case & Southworth Papers, 1755, 380 MD 35, LRO.

19 Manesty'den Bannister'a, 14 Haziran 1747, Bannister Letter-Book, no. 66. Manesty *Adlington*, *African*, *Anson*, *Bee*, *Chance*, *Duke of Argyle*, *June*, *Perfect* ve *Spencer* adlı gemilerde en çok hissenin sahibiydi. *Swan* ve *Fortune* gibi başka teknelerde de küçük hisseleri vardı. 1745 ile 1758 arasında 19 sefere

Manesty'nin ilk talimatı zindan gemisinin "en iyi beyaz Meşe Kerestesinden" inşa edilmesiydi. New England'ın ormanlarında yüksek kaliteli, görece çürüğe dayanıklı beyaz meşe boldu; Manesty de onların kullanılmasını istiyordu. Ayrıca direklerin kalitesine özellikle özen gösterilmesini emretmişti. Beş hafta sonraki mektubunda "her iki Gemi de Para için tasarlandığından Direklerin sağlamlığına büyük ihtimam gösterilmeli," diyordu. Afrika kıyılarında kırık bir direğin yerine yenisini koymak pek kolay olmaz, dolayısıyla yolculuğu mahvedebilirdi.[20]

Manesty teknelerin "Ayna kıçlı", 17,5 metre uzunluğunda, 6,7 metre genişliğinde ve yüküyle 3 metre derinliğinde, kölelerin kapatılacağı "Güverteler arasında 1,5 metre" yükseklik olması gerektiğini ayrıntısıyla belirtmişti. Ana direk 18 metre, mayistra sereni 13,5 metre, gabya direği 9 metre, "diğer bütün Direkler ve Serenler orantılı" olacaktı. Köle ticaretinde çalışan gemilerin sağlam ve dayanıklı olmaları gerekirdi, dolayısıyla Manesty iki teknenin de "iyi bel veren kıvrımlar yahut Latalarla 6,35 ve 7,6 cm kalınlığında kalaslardan" inşa edilmesinde ısrarlıydı (latalar: teknenin yan tarafına civatalanan kalın ahşap pervazlar). Bölmelerin "Sert kemereli" olmasını istiyordu, "Ana Güvertedeki Borda Tirizi 35,5 cm" olmalıydı. Gemiler korsanlara karşı kendilerini savunsunlar diye tam teçhizatlı olacaktı, fakat top sayısını belirtmemişti. Mektubun altına koyduğu notta "Kıça 2 Top Menfezi" diye yazmıştı.[21]

---

yatırım yapmıştı. Bkz: *TSTD*, #90018, #90136-41, #90174, #90350, #90418-9, #90493-5, #90558, #90563, #90569, #90653, #90693. Elizabeth Donnan'a göre Bannister'ın soyu Boston tacirlerine uzanıyordu, Newport'a gelişi 1733 sonrasıydı. O da bir tacirdi, aynı zamanda silahlı gemilere yatırım yapardı. Muhtemelen gemi yaptırmak yerine gemi inşa edenlere alıcı bulan aracı rolünü üstlenmişti. Bannister kısa zamanda köle ticareti yapmak için kendi teknesini yaptırtacak hale geldi. Joseph Yowart'ın idaresinde 1749 ile 1754 arası yıllarda Liverpool'dan Afrika'ya, oradan Batı Hint Adaları'na kadar sefere çıkmış *Hardman* adlı snovbirkin tek sahibiydi (*TSTD*, #90150-90152).

20 Joseph Manesty'den Joseph Harrison'a, Liverpool, 10 Eylül 1745, kaynak Donnan III, 138.

21 Muhtemelen köle ticareti yapmak üzere diğer iki gemiyi sipariş edenler, New England'ın sayılı köle tüccarı ailelerinden olan Bristol, Rhode Island'daki D'Wolfs ailesiydi. Bkz. "Agreement between William and James D'Wolf and John, Joseph and Joseph Junr Kelly of Warren", 8 Ocak 1797, Folder B-10,

Manesty köle gemilerinin gövdesinin "orta halli" olmasını rica ediyordu, buysa Ara Geçiş'in süresini kısaltmak için hız yapacak kadar "kıvrak" olması anlamına geliyordu; böylelikle köle alınanlar arasında ölüm oranının düşük kalmasını sağlayacak, dayanıklılık ve taşıma kapasitesi ile cephane ve bazen Afrika sahillerine ve Amerika'daki plantasyonlardan Avrupa'ya nakledilen hacimli yük için yeterli olacaktı. Fazla sarsıntı yapmayacak, insan yükünün aşırı hareket etmesinin doğuracağı sonuçları azaltacak kadar sağlam yapılı bir tekne istiyordu. "Güverteler arasına Zencilerin daha rahat istiflenmesi için" gemilerin yanlarının geniş tutulması gerekirdi. İstediği özelliklerden biri de, "diğer Güverteler gibi Gabyanın da baştan kıça uzanan tavlonda Zencilere karavana (yemek) vermek için kavisli" olmasıydı. Iskarmozlar ya da kerestelerin, muhtemelen intihar eğilimli kölelerin aşağı atlamalarını önlemek üzere ağ çekilmesini kolaylaştırmak amacıyla, "çepeçevre Tekne boyunca Küpeşteleri Destekleyecek kadar yüksek bırakılması" gerekiyordu. Son olarak, Afrika'nın tropik sularında gövdeye yerleşecek kurtçuklara karşı kaplanmasını istemişti. Köknar kaplamaların standartlara göre zift ve atkılıyla astarlanmasını, gemilere henüz kızaktayken çivilenmesini emretmişti. Tekneler daha sonra bakır kaplanacaktı.[22]

Olasılıkla savaş ve korsanların eline geçme tehlikesi yüzünden Manesty "Gemilere mümkün olduğunca az para harcamak" istediğini yazıyordu. "Süssüz kıç" istiyordu, kelebek camı

Ship's Accounts; ile "Memorandum of an Agreement between John and James D'Wolf and builder William Barton", 13 Mart 1805, Folder B-3, *Orozimbo*, Kaptan Oliver Wilson; ikisi de James D'Wolf Belgeleri'nde, Bristol Historical Society, Bristol, Rhode Island.

22 M.K. Stammers, "'Guineamen': Some Technical Aspects of Slave Ships", *Transatlantic Slavery: Against Human Dignity*, ed. Anthony Tibbles (Londra: HMSO, 1994), 40. Köleliğin kaldırılmasından sonra kolay tespit edilmesinler, donanma devriyelerinden kaçabilsinler ve maliyetleri azalsın diye köle gemilerinin zamanla daha küçük, daha hızlı ve daha ucuz olduklarını belirtmek gerek. Bir teknenin iki yana ve öne arkaya sallanmasıyla ilgili olarak, pek çok köle "angaryadan ve yalpalamaktan öyle bitap düşmüş ki buna daha fazla tahammül edecek halleri kalmamış," diye şikâyet eden mektuba bkz. John Guerard'dan William Jolliffe'e, 25 Ağustos 1753, John Guerard Letter-Book, 164-167, South Carolina Historical Society, Charleston.

istemiyordu, marangozların da kaptan köşkünde yapacakları işçilik çok az olmalı ya da hiç olmamalıydı. Her şeyin "Münasip şekilde mütevazı" yapılmasını arzu ediyordu. Manesty'nin gemilere ne kadar para harcadığı bilinmez, ama Elizabeth Donnan'ın belirttiğine göre, 1747 yılında Rhode Island'da bir tekne Connecticut parasıyla ton başına 24 sterline satın alınabilirdi.[23] 1752'ye gelindiğinde bir şalopanın* fiyatı ton başına 27 sterline, "iki katlı" gemi için ton başına 34 sterline çıkmıştı. Teknelerin inşa edildiği Massachusetts yakınlarındaki Swansea'de fiyatlar bunların beşte biri daha ucuzdu. 7 Connecticut sterlininin 1 İngiliz sterlinine denk olduğu, Manesty'nin iki katlı gemilerinin de yaklaşık 100 ton kadar taşıma kapasitesi olduğu düşünülürse, her birinin 500 sterlinden biraz fazla (2007 değerleriyle aşağı yukarı 130 bin dolar) ettiği hesaplanabilir. Daha büyük gemiler 700 sterlin (182 bin dolar), bazıları da 1000 sterlinden fazla (260 bin dolar) ediyordu, fakat yine de gemi maliyetleri taşıdıkları kargonun değerine kıyasla düşük kalıyordu.[24]

---

23 Hem burada hem de kitabın genelinde gemi tonajları ağırlığı değil taşıma kapasitesini gösterir ama rakamlar kesin değildir. Ortaçağda "tun" dedikleri ölçü, Fransa'dan İngiltere'ye gönderilen şarabın konduğu bir fıçı (yaklaşık bir metre küp alırdı) için kullanılırdı. Böyle 100 fıçı yüklenen tekne 100 "tun" taşırdı, bu da teknenin 100 tonluk olması demekti. Ama zamanla tonaj başka anlamlar yüklenmiş ve ülkeden ülkeye değişen türlü yollardan hasaplanır olmuştu. "Kayıtlı" tondan "ölçülü" tona geçiş 1786'da Britanya Parlamentosu'nda kabul edilen yasa gereğiydi. Tonaj rakamlarını standart hale getirmeye çalışmadım, ana kaynaklarda nasıl verilmişse öyle kullandım. Bu konuda yapılmış bir araştırma için bkz. Frederick C. Lane, "Tonnages, Medieval and Modern", *Economic History Review*, 17 (1964), 213-33.

Tek yelken direği bulunan, bir ana yelken, bir flok yelkeni ve bazen de bir ya da daha çok baş yelkeni ile donatılmış gemi – ed.n.

24 Bu teknelerden biri Newburyport, Massachusetts'ta inşa edilen *Anson* (gemiye adını veren amiral gemiyle dünyayı dolaşmış, ayrıca 1744-1745 yıllarında İspanya'nın hazine filosunu ele geçirmiştir) ya da Swansea, Massachusetts'ta yapılan *Swan* olabilir. Bkz. *TSTD*, #90174, #90160-90162. Başka köle gemilerinin fiyatları için bkz. Ralph Inman to Peleg Clarke, Boston, 11 Mayıs 1772, kaynak Donnan III, 257; Roderick Terry (ed.), "Some Old Papers Relating to the Newport Slave Trade", *Bulletin of the Newport Historical Society* 62 (1927), 12-13; *Wilson v. Sandys*, Accounts for the Slave Ships *Barbados Packet*, *Meredith*, *Snow Juno*, *Saville*, and *Cavendish*: Liverpool, St. Christophers, Grenada, 1771, Chancery © 109/401, NA.

Manesty tekne için esas olan belli malzemelerin Liverpool'da daha ucuza satıldığını fark etmişti, böylece ticari yükün yanında "Selviçe, Yelken, Çapa, Çivi" göndermeyi akıl etti. Haziran ayında "Kaplama Çivileri ve Mıhlardan" oluşan malzemenin bir kısmını çoktan sevk etmiş bulunuyor, gemilerde çalışan marangozların "Malları bu Tekneler için kullanmalarını" umut ediyordu, çünkü Amerikan kolonilerinde ücretler kuşkusuz görece yüksekti. Gemi yapımcılarının teknelerin inşaatını yaklaşık bir yıl içinde bitireceğini biliyordu, demek ki suya indirilmeleri 1746 yılının Ağustos ayını bulacaktı. O yılın Nisan ayında ilk tekne için son ayrıntıları denetlemesi ve hazır olur olmaz gemiyi Afrika'ya doğru yola çıkarması için bir usta gönderecekti. Köle ticareti yapma hevesiyle şöyle demişti: "Şayet sipariş edilenlerden yahut bu Ebatlara yakın bir Tekneyi veya Afrika için münasip büyüklükte başka birini Ucuz fiyata hemen satın alınam mümkün olursa bunu tercih eder ve ihtimal dahilindeyse sadece bir tane inşa ederim."[25]

Manesty köle gemilerini çeşitli yerlerde yaptırabilir ya da başka malların ticareti için inşa edilmiş bir iki gemi satın alabilir, onlar üzerinde kölelerin nakline uygun değişiklikler yapabilirdi. Tacirlerin çoğunun tercihi ikinci seçenek olurdu çünkü köle ticaretinde kullanılan gemilerin çoğu özellikle bu amaç için inşa edilmemişlerdi. Şalopa, uskuna,* brik,† snov-brik‡ ve gemi gibi aşağıda ayrıntısı verilen gemi türleri 1720'lerde aşağı yukarı belli standartlara kavuşmuştu. 19. yüzyıl başlarında daha kıvrak, süratli gemilere tercih edilir olsa da gövde şekli, yelken ve arma sonraki 100 yıl içerisinde çok az değişikliğe uğradı.[26]

---

25 Manesty'den Harrison'a, kaynak Donnan III, 138.

* Yan yelkenlerle donatılmış, iki ya da daha çok direkli yelkenli gemi türü – ed.n.

† İki direkli, iki direği de kabasorta armalı (seren yelkenli/tam serenli) gemi – ed.n.

‡ Brik'e benzer oldukça büyük, ana direği kıç tarafta, direğinde serenli bir yelken ile gizli bir yelkeni olan gemi – ed.n.

26 J.H. Parry, *Trade and Dominion: The European Oversea Empires in the Eighteenth Century* (Londra: Weidenfeld and Nicolson, 1971), 12; Anderson and Anderson, *The Sailing-Ship*, 178; Joseph A. Goldenberg, *Shipbuilding in Colonial America* (Charlottesville, Va.: University of Virginia Press, 1976), 32-33; Stephen D. Behrendt, "Markets, Transaction Cycles, and Profits: Merchant De-

Eğer Manesty teknelerini birkaç yıl önce sipariş etseydi, 18. yüzyılın başlıca köle limanları olan Londra veya Bristol'a gitmesi gerekebilirdi. Fakat Bannister'a mektup yazdığı tarihte hem köle ticaretinde hem de köle gemisi inşaatında Liverpool'un yıldızı sönüyordu. Kereste bulma imkânı azaldıkça kimi tacirler fiyatların daha düşük olduğu Amerikan kolonilerindeki gemi yapımcılarına başvuruyorlardı. Afrika ticareti için yola çıkan gemiler giderek, İngiliz tüccarın deyimiyle, "plantasyon yapımı" oluyordu. Çoğu New England'da, en çok da Rhode Island ile Massachusetts'da; Güney'in üst kesimlerinde, Maryland ve Virginia'da; 1760'lardan sonraysa başta South Carolina olmak üzere Güney'in aşağı bölgelerinde inşa edilmekteydi. Köle gemisi tacirleri arasında en çok hafif, sağlam ve çürümeye dayanıklı yerli kırmızı ardıçtan inşa edilen Bermuda şalopası rağbet görüyordu. Kuzeydoğu Amerika'nın meşe ormanları 18. yüzyıl boyunca yavaş yavaş tükenirken ve kıyılara kereste getirmenin maliyeti giderek artarken tercih edilen bir başka kaynak da Güney'in çamı oluyordu, buysa köle gemilerinde kullanılan ahşabın çoğunun yine Atlantik'i köle gemileriyle geçmiş köleler tarafından kesilmesi demekti. Liverpoollu gemi inşaatçıları kendi tersanelerinde Gine gemileri inşa etmek üzere Virginia ve Carolina'daki köle ağırlıklı kolonilerden çam bile ithal ediyorlardı. Demek ki köle ticaretinin kendini uluslararası boyutlara getirmesinin yollarından biri de buydu. Gemiler ırgatları getirir, ırgatlarsa daha çok gemi yapılması için gereken ağaçları keserlerdi.[27]

Çok geçmeden köle ticaretinin sermayesi haline gelecek Liverpool'un gemi inşaatçıları, 1750 dolaylarında sipariş üzerine köle gemileri yapmaya başlamışlardı. Gemi inşaatı uzun zamandır şehrin ticari refahında başrolü oynamaktaydı, ayrıca şehirdeki tüccar Afrika'ya yapılan ticarete giderek daha çok yatırım yaptıkça yerel tersanelere gemi sipariş ediyorlardı.

---

cision Making in the British Slave Trade", *William and Mary Quarterly* 3rd ser. 58 (2001), 171-204.

27 Ronald Stewart-Brown, *Liverpool Ships in the Eighteenth Century, including the King's Ships built there with Notes on the Principal Shipwrights* (Liverpool: University of Liverpool Press, 1932), 75.

1792 yılında gemi inşaatı için dokuz, kayıklar için de üç tersane vardı. Gemilerin çoğu "havuzda," Mersey Nehrinin gelgit ağzında yapılırdı. Köleliğin kaldırılmasından 20 yıl önce (1787-1808) Liverpoollu tersaneciler yılda ortalama 21 olmak üzere toplam 496 tekne inşa etmişlerdi. (Kuşkusuz en iyi isim yapmış ve tacirler açısından en elverişli gemi inşaat firması Michael Humble ile William Hurry ortaklığı Humble and Hurry'ydi.) 1780'lerde kölelik karşıtı hareket köle tacirlerinin en güçlü kalesinde gemi inşaatını siyasallaştırmayı başarmışlardı. Önde gelen Quaker* tüccarlardan William Rathbone köle gemileri yapan tersanelere kereste satmayı reddediyordu. Buna rağmen köleliğin kaldırıldığı sıralarda Liverpool'dan köle gemileri suya indirilmekteydi, sonradan başka amaçlar için kullanılmak üzere değişiklikler yapılacaktı.[28]

Tayfalıktan ressamlığa dönen Nicholas Pocock 1760 yılında gemi yapımcısı Sydenham Teast'in Bristol'daki tersanesinin bir resmini yapmıştı. Resimde yer alan tekneler arasında köle gemileri olup olmadığı belli değil ancak Bristol'ın o dönemde köle ticaretiyle yakından ilgili olduğu ve Teast'in de bu işe yatırım yaptığı açık. Yaptığı resimden özellikle orta boyda, 200 tonluk bir köle gemisinin inşaatında ne kadar az işçinin çalıştığı tahmin edilebilir. Usta gemi yapımcısı, karinanın çatılması ve kaburgaların bağlanmasıyla başlayan onlarca işçinin yürüttüğü bu karmaşık işi yönetirdi. Gövde ortaya çıktıkça etrafına iskele kurulur, böylece kalaslar içten ve dıştan tuttu-rularak düzeltilirdi. Kalafatçılar kalaslar arasındaki derzleri üstüpüyle (kendir tarağı) doldururdu. Gövde tamamlanınca başka zanaatkârlar gelir, sahne kalabalıklaşırdı. Marangozlar küpeşteleri takar, iç döşemeleri bitirirlerdi. Demirciler metal işleriyle uğraşır (daha sonra da çapayı getirirlerdi). Duvarcılar mutfak bölümünü tutan tuğlaları örerken (köle gemilerine özel bir fırın ve ocak koymak gerekiyordu), bir kalaycı su giderle-

* 17. yüzyıl ortalarında İngiltere'de ve Amerikan Kolonilerinde ortaya çıkan, itikadnamelere, din adamlarına ya da başka bir kilise kurumuna gerek olmaksızın Tanrı'yı doğrudan içsel bir deneyimle kavramaya vurgu yapan, toplumsal reformlar yönündeki çabalarıyla tanınan Hıristiyan grubu – ed.n.

28 David M. Williams, "The Shipping of the British Slave Trade in its Final Years, 1798-1807", *International Journal of Maritime History* 12 (2000), 1-25.

rini döşer, camcı da kıç camlarını takardı. Direkler, makaralar ve halatlar için direkçilerle serenciler çağrılırdı, bunlar makaracılar ve halatçılarla birlikte çalışırdı; sonra sıra donanımı düzenlemesi için armadorlara gelirdi. Yelkenciler bezi takar, kayıkçılar filikayla çektiriyi (çektirme) kürekçilerin tahtadan oyduğu küreklerle birlikte güverteye getirirdi. Bakırcılar kargo, erzak ve su konacak fıçıların yapımına katkıda bulunurdu. Gemiyi satın alan kimsenin ne kadar süsleme ve lüks istediğine bağlı olarak daha sonra sahneye boyacılar, tahta oymacıları ve döşemeciler girerdi. Son olarak da teknenin kumanyasını hazırlamak üzere kasaplar, ekmekçiler ve biracılar.[29]

Gemi yapımcılığı eski çağlardan kalma bir zanaattı, usta-çırak sistemiyle yüzyıllar boyunca elden ele aktarılan uzmanlık bilgisi gerektirirdi. 18. yüzyılın büyük bölümünde gemi yapıcıları hâlâ "baka baka" ya da modelleri örnek alarak gemi inşa ediyorlardı; bu da dönemin teknelerine ait ölçekli resimlerden bugüne kalanların azlığına işaret eder. Gemi yapımcıları William Sutherland'in her ikisi de etkileyici iki basılmış çalışmasından yararlanırlardı: *Gemi İnşaatçısının Asistanı* (1711) ve *Britanya'nın Zaferi veya Gemi İnşaatının İfşası, mevzubahis Makinelerin İnşası ve Tamamlanmasında Umum Müdür sıfatıyla* (1729). Sık okunan diğer yazarlar arasında John Hardingham, Mungo Murray, Fredrik Henrik af Chapman, Marmaduke Stalkartt, William Hutchinson, David Steel ve Thomas Gordon vardı.[30] Gemi yapımcılığı tam anlamıyla uluslararası bir za-

29 Bu paragraf büyük ölçüde Goldenberg'e dayanır: *Shipbuilding in Colonial America*, 55-56, 89. Ocak ve fırın için bkz. John Fletcher'dan Kaptan Peleg Clarke'a, Londra, 16 Ekim 1771, Peleg Clarke Letter-Book, Newport Historical Society, no. 75 A.

30 Bkz. William Sutherland, *The Shipbuilder's Assistant* (1711) ve *Britain's Glory; or, Ship-Building Unvail'd, being a General Director for Building and Compleating the said Machines* (1729); John Hardingham, *The Accomplish'd Shipwright* (1706); Mungo Murray, *Elements of Naval Architecture* (1764); Fredrik Henrik af Chapman, *Architecturia Mercatoria Navalis* (1768); Marmaduke Stalkartt, *Naval Architecture* (1787); William Hutchinson, *Treatise on Naval Architecture* (1794); David Steel, *The Elements and Practice of Rigging and Seamanship* (Londra, 1794), *The Ship-Master's Assistant and Owner's Manual* (Londra, 1803) ve *The Elements and Practice of Naval Architecture* (1805); Thomas Gordon, *Principles of Naval Architecture*. 18. yüzyılda Britanya'nın egemenliğindeki Kuzey Amerika'da gemi inşaatçılığı hakkında hiç kitap ya-

naattı, gemi yapıcıları hükümetlerin endişelerine rağmen oradan oraya dolaşırlardı. Daha çarpıcı olan, gemilerin de oradan oraya dolaşarak işçiliğin, bilginin ve teknolojinin görece kolay transferine katkıda bulunmalarıydı. Gemi yapıcıları düzenli olarak işçiliğin kalitesine değer biçmek için başka ülkelerde yapılan tekneleri mutlaka incelerlerdi. Böylece tasarım ve üretimde tektipliliğin yayılması sağlanıyordu. 18. yüzyıl süresince bütün Avrupa ülkelerinin köle gemileri tasarım ve yapım açısından aşağı yukarı birbirine benzerdi.[31]

Ne var ki, William Falconer'ın *Denizciliğin Evrensel Sözlüğü* adlı çalışmasının 1780 baskısına "gemi mimarisi" başlığının konmasından ve çeşitli konularda bilimsel bilgi toplayıp ulusal sınırlar boyunca yaymak üzere 1791 yılında Gemi Mimarisini Geliştirme Derneği'nin kurulmasından anlaşılacağı üzere, "bilim" usulca devreye girip gemi sanatını değiştiriyordu. Derneğin yayımladığı çalışmalar donanma sorunlarından taktiklerine, askeri savunmadan fizik (akışkanlar ve madde) ve matematiğe (tablolar) kadar çeşitlenen pek çok konuyu kapsıyordu. Gemilerin tonajlarını hesaplamada, geminin gövdesinin sağlamlaştırılmasında, sintineden kurtulmada, direklerle yelkenlerin oranında, gemilerde yangını önleme ve denetim altına almada, batan gemiyi kurtarmada neler yapılacağına ilişkin getirilecek öneriler için yarışmalar düzenlenmekte, ödüller verilmekteydi. Derneğin istediği, "suda farklı hızlarda hareket eden nesnelere dair kanunlar" üzerinde düşünmeyi özendirmekti. *Brooks* gemisi canlandırmasında da görüldüğü gibi, gemi çizimleri giderek daha orantılı ve daha kapsamlı bir bakış açısından yapıldıkça bilim de kendi grafik göstergelerini getiriyordu.[32]

---

yımlanmamıştı, bu nedenle gemi mühendisleri bu kitaplardan yararlanır ve Avrupa'daki tasarımları örnek alırlardı. Bkz. Howard I. Chapelle, *The Search for Speed under Sail, 1700-1855* (New York: W.W. Norton, 1967), 6-8.

31 Chapelle, *Search for Speed*, 412-414.

32 William Falconer, *Universal Dictionary of the Marine* (Londra: T. Cadell, 1769; göz.geç. baskı, 1784), "architecture (naval)" maddesi; *Rules and Orders of the Society for the Improvement of Naval Architecture* (Londra, 1791); *An Address to the Public, from the Society for the Improvement of Naval Architecture* (Londra, 1791); *Catalogue of Books on Naval Architecture* (Londra, 1791); *An*

Kaptan Anthony Fox: Köle Gemisi Tayfası, 1748

Bristol'daki Tüccar Girişimciler Derneği arşivinde bugüne kadar kalmış alışılmadık bir belge köle gemilerindeki mürettebata, 13 Ağustos 1748 günü *Peggy* adlı tekneyle Afrika'ya doğru yelken açacak ırgatlara ilişkin iyi toparlanmış bir bakış açısı sunmaktadır. Kaptan Anthony Fox hem kendi hem de 38 adamı hakkında geniş bilgi verdiği (iki direkli bir gemi olan) "Peggy Yelkenlisine Mensup Tayfaların Hikâyesi"ni kaleme almıştı. Adamların yaşları 15 ile 42 arasında değişiyordu, Kaptan Fox ile mürettebattan başka iki kişi en yaşlılarıydı. Yaş ortalaması 26'ydı, eğer diğerlerinden yaşça daha büyük olan zabitleri saymazsak sıradan gemiciler arasında bu ortalama daha da düşük kalırdı. (Kayda geçirdiği onca bilgiye rağmen Fox adamların ne gibi işler üstlendiklerini belirtmemişti.) Görece genç olsalar da mürettebatın neredeyse üçte biri, yani 39'undan 12'si yolculuk süresince eceli gelmeden ölecekti. Kaptan Fox ayrıca "ebat" hakkında da bilgi vermişti, onun açısından bu yükseklik anlamına geliyordu. Belki de bunu bilinçli yapmıştı, çünkü 1,78 boyuyla geminin en uzun boylusuydu. Ortalama boy 1,67'de kalıyordu.[33]

Peggy gemisinde bulunanların hepsi çok yer gezip görmüş adamlardı. Kaptan Fox'ın kayıtlarındaki bir sütun, alışıldık "ikamet yeri" yerine "doğduğu şehir" olarak ayrılmıştı. *Peggy*'nin mürettebatı öncelikle Britanya'nın liman şehirlerinden gelmişti ama İngiltere, Galler, İskoçya ve İrlanda'dan olanlar da vardı. Denizaşırı ülkelerden gelenlerden dördü İsveç'ten,

---

Address to the Public, from the Society for the Improvement of Naval Architecture (Londra, 1792); *Report of the Committee for Conducting the Experiments of the Society for the Improvement of Naval Architecture* (Londra, 1799), 1 (alıntı).

33 "An Account of Men Belonging to the Snow Peggy the 13th of August 1748", Anthony Fox, Master, 1748-1749, Muster Rolls, c. I (1748-1751), Society of Merchant Venturers Archives, BRO, bkz. *TSTD*, #77579. Arka plan hakkında bilgi için bkz. Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (Londra: Macmillan, 1962), bölümler 6-7; Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, blm. 2; Peter Earle, *Sailors: English Merchant Seamen, 1650-1775* (Londra: Methuen, 1998).

diğerleri Felemenk, Cenova ve Gine'dendi. Kaptan Fox ise Montserrat'ta doğmuştu. Mürettebat çeşitli tacir ve donanma gemilerinde Britanya'dan Afrika'ya, Batı Hint Adaları'ndan Kuzey Amerika'ya, Doğu Hint Adaları'na ve başta Türkiye olmak üzere Akdeniz'e yelken açmıştı. Adamlardan birkaçı 1748'deki Avusturya Veraset Savaşı'ndan sonra donanmadan terhis olmuştu. Daha önce çalıştıkları tekneler arasında HMS *Russell*, HMS *Devonshire*, HMS *Torbay* ve HMS *Launceston* gibi savaş gemileri bulunuyordu. İçlerinden biri "*Salamander Bomb*" gemisinde hizmet etmişti. Afrikalı gemi adamı John Goodboy önceden "Defiance Savaş Gemisinde" bulunmuştu.

Kaptan Fox, olasılıkla yolculuğun bir evresinde kaçakların peşine düşmek zorunda kalırsa işine yarar düşüncesiyle "ten renklerini" de kaydetmişti. Aslında kaptanın adamlarının ten renkleri iki sınıfa ayrılıyordu: "kahvenin rengi" ve "siyahi". Kaptan da aralarında olmak üzere çoğu kahve tenliydi. Siyahi diye düşündükleri arasında İskoçyalı Robert Murray, İrlandalı Peter Dunfry, Cenovalı Perato Bartholomew ile Afrikalı John Goodboy vardı.

Fox'ın Gine gemisinde iş bölümü birkaç istisna hariç 18. yüzyılın bütün açık deniz yelkenlilerinde yaygın olana benzerdi. Tipik bir köle gemisinde kaptan, birinci zabit, ikinci zabit, doktor, marangoz, lostromo (porsun), topçu (ya da çakmakçı), çoğu zaman fıçıcı, aşçı, 10 ya da 12 gemi adamı, bir avuç acemi çaylakla bir ya da iki sübyan bulunurdu. Daha büyük gemilerde üçüncü, hatta dördüncü zabitler, doktor yardımcıları, çeşitli vasıflı işçiler, özellikle marangoz ve topçu ile daha çok gemi adamı ve acemi olurdu. Olağandışılık zabitlerin sayısından, doktorun gerekli olmasından ve gemi adamlarıyla acemilerin çokluğundan ileri gelirdi. Mürettebata eklenen bu üyeler köle ticaretinin özel tehlikelerini, köleleri kollamak ve Afrika sahilleriyle Ara Geçiş'teki ölüm oranına karşı koymak için daha çok insan ihtiyacını yansıtıyordu. İş bölümü sorumlulukları dağıtır, mürettebat arasında iş ilişkilerini düzene sokar, iş rollerindeki hiyerarşiyi ve karşılığında alınan ücret cetvelini oluştururdu. Tıpkı savaş gemisi gibi köle gemisinde de çok çe-

şitli beceriler gerekirdi. Acemilere bırakılmayacak kadar "fazla büyük ve ele avuca sığmazdı."[34]

Köle gemisinde işgücü düzenlemesi kaptanla başlardı, işe alınan ilk kimse oydu, seyahatin bitiminde gemi sahibi tarafından işine son verilen de. Yolculuk boyunca taciri ve sermayesini o temsil ederdi. Vazifesi "seyrüseferi ve [geminin] kargosu, seyahati, gemi adamları vs ile alakalı her şeyi idare etmekti." Mürettebatı o işe alır, geminin erzakını tedarik eder, asıl kargonun yüklenmesini denetler ve kölelerin Afrika'dan satın alınmasından Amerika kıtasında satılmasına kadar seyahat boyunca her türlü işi yürütürdü. Teknenin seyrüseferiyle ilgilenir, pusulalara bakar, iş emirlerini verirdi. Küçük gemilerde iki nöbetten birini kaptan tutardı. Ahşap dünyanın kralıydı. Neredeyse mutlak otorite sahibiydi, fakat bunu gemide düzeni sağlamak için uygun gördüğü zaman kullanırdı.

Köle gemilerinin çoğunda en az iki zabit bulunurdu, ölüm tehdidi nedeniyle mürettebattan birkaçının seyrüseferi bilmesi gerekiyordu. Birinci kaptan komuta sırasında ikinci konumdaydı, ancak kaptana göre daha az söz sahibiydi. Nöbete komuta ederdi, geri kalan zamandaysa geminin temel işlerini gözetirdi. Günlük işleri idare eder, tayfaları işe koşardı. Teknenin güvenliği ondan sorulurdu, kölelerin denetim altında tutulmalarını sağlardı. Aynı zamanda onların beslenmesine, egzersiz yapmasına ve sağlıklarına dikkat ederdi. Esirleri tavlonlara "istifleme" sorumluluğunu da çoğu zaman o üstlenirdi. Ticaretin kayıklarla yapıldığı Afrika'nın bazı bölgelerinde onlardan birinin başına geçerek alışverişi bizzat yürütür, köleleri satın alır, onları gemiye naklederdi.

Kaptan William Snelgrave 1727'de birinci zabit John Magnus için yazılmış "Whydah yolunda birinci zabite Talimatlar"da bu sorumlulukların çoğuna değinmişti. Onun başlıca kaygısı güvenlikti. Özellikle "kuvvetli haşin erkek Kölelerin" sıkı de-

34 Barnaby Slush, *The Navy Royal: or a Sea-Cook Turn'd Projector* (Londra, 1709), viii. Bir gemi mürettebatının tamamına ait ücret tablosu için bkz. "A List of the Seamen on board Ship Christopher Ent'd 19 June 1791", "Ship Christopher's Book, 4th Voyage" içinde, Rare Book, Manuscript and Special Collections Library, Duke University.

netlenmesini salık veriyordu. Zincirlerini iyice kontrol edin; ('isyanı' önlemek için) akşam yemeklerinde muhafızları tetikte tutun ve ellerine ateşli silahlar verin; gemideki kayıklardan hiçbirini ele geçirmemelerine ya da küpeşteden atlamamalarına dikkat edin. Erzakı güvenli ve temiz bir yerde depolayın; hastalıktan kaçınmak için kölelerin *dab-a-dah* (bakla, pirinç ve mısır ezmesi) yemeğini iyice kaynatın; onlara günde üç kere su, haftada bir tütün ve sabah ayazında bir yudum mısır kanyağı verin. Akşamları müzik ve dansla dikkatlerini dağıtın. Ayrıca kölelerden bazılarının güverteler arasındaki alanı temizlemekle görevlendirilmesini ve "işlerini iyi yaptıkları zaman her gün bir yudum içki" almalarını önermişti. Köleler arasında çiçek hastalığına yakalanan olursa, salgını önlemek için hastayı derhal tecrit edin. Eğer gemiciler hastalanırsa, onlara şeker, tereyağı, yulaf ezmesi gibi özel yemekler yedirin. "Kölelerden ölen olursa, Mr. Willson ile zabitlerden biri onların suya yollanması esnasında hazır bulunsun; günün tarihini ve hangi hastalıktan öldüklerini kayda geçirsin," diye eklemişti. Bir gemicinin ölmesi durumunda "geride bıraktıklarının envanterini çıkarın, eşyalarını sandığına çivileyin." İkinci kaptanın pek çok sorumluluğu vardı, bunlar kendinden sonra gelen ikinci, üçüncü ve dördüncü kaptanlar için gitgide azalırdı.[35]

Doktorun zahmetli görevi, gerek tayfaların gerekse kölelerin Atlantik'in bir yakasından diğerine sağ kalmasını sağlamaktı. Kölelerin satın alımında yardımcı rol oynar, sağlıklı olanların Afrika sahillerinde ve Ara Geçit'te sağ kalma şansının ve Amerika'da onlara verilecek fiyatın yüksek olduğunu bilerek hastalık ya da zafiyet belirtileri için her birini muayene ederdi. Köleler gemiye bindirilince de doktor onlarla her gün meşgul olur, şikâyetlerine cevap vermeye çalışır, hastalıkları teşhis eder, ilaç verirdi. Aynı zamanda Batı Afrika'ya doğru patojenik mercan kayalıklarını geçer geçmez türlü illetleri baş gösteren mürettebatı da muayeneden geçirirdi. 18. yüzyılın başlarında yalnızca büyük gemilerde doktor bulunurdu; yüzyıl boyunca

35 W.S. (William Snelgrave), "Instructions for a First Mate When in the Road at Whydah", tarihi bilinmiyor, Humphrey Morice Belgeleri, Bank of England Archive, Londra.

çoğu Rhode Island'dan yola çıkan daha küçük, daha süratli Amerikan köle gemilerinde doktor nadiren görülürdü, onun yerine kaptanın kullanacağı ilaçlar hazırlamak için "reçete kitabı" bulundurulurdu. 1788 yılında Dolben Kanunu ya da Köle Taşıma Yasası kabul edildikten sonra Britanya bandıralı bütün köle gemilerinde bir doktor bulundurulması şart koşuldu; doktor da seyahat süresince gemideki hastalık ve ölümlerin kayıtlarını tutmak zorundaydı.[36]

Ahşap dünyasının önemli ustalarından marangoz geminin yapısal sağlamlığından ve çeşitli kısımlarından sorumluydu. Gövdeyi düzenli aralıklarla gözden geçirir, teknenin su almaması için kalasların ek yerlerine üstüpü ve tahta tıkaçlar sıkıştırırdı. Ayrıca direklerle serenleri ve makaraları tamir ederdi. Köle gemisine belirgin özelliklerini kazandıran o olurdu. Açık denize giderken ana güverteye barakalarla bölmeler, tavlona da platformlar inşa ederek aslında ticaret amaçlı tekneyi köle gemisine dönüştürürdü. Çektiriyle filikaya özellikle dikkat eder, hele Windward Sahili'nde olduğu gibi alışverişte kullanıldıkları yerlerde bunlara bilhassa itina gösterirdi. Marangoz zanaatını çıraklıktan öğrenir, bazen gemidekilerden birini de eğitirdi.

Daha az önemli zabitler ve vasıflı tayfalar arasında lostromo, topçu, fıçıcı ve aşçı bulunuyordu. Miço gibi lostromo da ustabaşına yakın bir konumdaydı. Armayı işler halde, halatlarla çapaları çalışır durumda tutmakla görevliydi, bazı gemilerde kadın kölelerin sorumluluğunu üstlenirdi. Çakmakçı ya da topçu ateşli silahlardan, cephaneden ve toplardan sorumlu olur, ayrıca kilitler ve zincirlerle de o ilgilenirdi. Pek çoklarının gözünde, bizzat ticaretin bir savaş biçimi olduğu bir dönemde ve esas itibariyle yüzen hapishaneden başka bir şey olmayan bir deniz aracında hayati öneme sahipti. Bakırcı türlü ticari malın (özellikle şeker ve tütünün) taşınıp muhafaza edildiği, aynı zamanda yiyecek ve suyun depolandığı varillerle fıçıla-

36 Rhode Island'tan zabit Thomas Eldred ifadesinde "Amerika'dan Afrika'ya ticaret gemilerinde ekseriyetle sıhhiyeci bulunmaz," demişti. Onlar da "gemide bulunan ecza kitabına bakarak" tıbbi uygulama yaparlardı. Bkz. Thomas Eldred'ın İfadesi, 1789, *HCSP*, 69:166.

rı yaparken diğer ahşap işleriyle de meşgul olabilirdi. Başka deniz taşıtlarında olduğu gibi köle gemilerinde de aşçı bazen görmüş geçirmiş fakat artık üst güverteye çıkamayacak ya da ağır işler göremeyecek hale gelmiş yaşlıca bir gemi adamıydı. Öyle değilse, 18. yüzyılda köle taşıyanlar dahil her türlü deniz taşıtında "Siyah aşçının" karşımıza çıkmasıyla Afro-Amerikan biri olurdu. Zahmetli bir işi vardı, günde iki kere 300 ya da 400 insanı doyurmak zorundaydı. Mürettebat, hatta muhtemelen köleler (eğer görüşlerini öğrenebilseydik) aşçıyı "vasıflı" işçi olarak görmezlerdi.

Sıradan gemi adamı geminin yüzdürülmesi, "ırgat, mayna, dümen" kullanmak için eğitilmiş biriydi. İskalaryada aşağı yukarı tırmanmasını, yelken açmasını, düğüm atmasını, halatları bağlamasını ve dümen tutmasını bilirdi. 1700 dolaylarında gemicilik işi her yerde hemen hemen aynıydı. Gemiciler gemiden gemiye dolaşır, her birinde görülen işlerin ve aranan vasıfların özünde aynı olduğunu görürlerdi. "Usta gemici" gemide yapılacak işleri her yönüyle bilirdi. Köle gemilerinde bundan başka düşük ücretlerle çalışan "adi gemi adamları" bulunurdu, bunlar genellikle daha küçük yaşta, bu tehlikelerle dolu gizemli mesleği henüz öğrenme aşamasında olan az deneyimli kimselerdi. Köle gemisindeki gemi adamları aynı zamanda cezaevi gardiyanıydılar. Köleleri gözetim altında tutmaya epey zaman harcar, yıkanırlarken, yemek yerlerken, dans ederlerken ve ana güvertede otururlarken onlara bekçilik ederlerdi. Bunlar geminin bitmek bilmeyen, diğer bir deyişle, ev işleriydi.

Özellikle 1750 sonrasında köle gemilerinin çoğunda birçok acemi çaylak olurdu. Bunlar genç, vasıfsız işçilerdi, barış zamanında sıkça görüldüğü üzere kıyı şeridinde çalışacak iş bulmakta zorlandıklarında kimi köylerden, kimi şehirlerden gelirlerdi. Yaptıkları iş daha çok kölelere bekçilik etmek olsa da gemide ya da karada vasıfsız çeşitli ağır işler onlara gördürülürdü. Yolculuk boyunca gemideki işleri nasıl yapacaklarını öğrenir, iki ya da üç seyahate çıktıktan sonra adi gemiciler olarak iş yapma vasfını kazanırlardı. O zamana dek gemi çalışanları arasındaki hiyerarşide yalnızca sübyandan daha önce gelirlerdi. Ekseriyetle 8 ile 14 yaşları arasında olan böyle

çocukların sayısı 1, 2, bazen de 3 olabilir, çoğu zaman kaptana hizmet edip çırak olarak "denize yetiştirilirlerdi." Samuel Robinson'ın yaptığı gibi olmadık işlere koşar, türlü eşek şakalarına, hatta zulme maruz kalırlardı.

Thomas Clarkson: Köle Gemilerinin Türleri, 1787

Kölelik karşıtı Thomas Clarkson'ın Haziran 1787'de hayretler içinde kalarak keşfettiği üzere, hemen her boyutta tekne köle gemisine dönüştürülebiliyordu. Köle ticaretine ilişkin kanıt toplamak için Londra'dan Bristol'a yolculuk yapmıştı. Geminin "inşaatı ve ebatları" ve plantasyonda ırgat olacak bedenlerin istiflenmesi bilhassa dikkatini çekmişti. Birkaç ay önce Kaptan Colley'in komutasındaki 200 tonluk gemilerin aşağı yukarı tipik bir örneği olan, Thames'de demirlemiş *Fly* ile gemisine çıkmış olan Clarkson'ın zihninde net bir köle gemisi imgesi vardı. Ne var ki Afrika'ya yola çıkmak üzere donatılan Bristol'da gördüğü "iki küçük şalopa" onu hayrete düşürmüştü. Biri yalnızca 25 tonluk bir tekneydi, sahibi bununla 70 köle taşımayı hedefliyordu. Diğeri ondan da küçüktü. 11 ton çekiyordu, sadece 30 kölelik kapasitesi vardı. Clarkson'ın refakatindekilerden biri bu boyuttaki teknelerin Batı Afrika'nın sahil şeridindeki ırmaklarda bir aşağı bir yukarı yük taşımak, aynı anda üç ya da dört köleyi alıp açıkta demirlemiş, Yenidünya'ya doğru yelken açacak büyük gemilere götürmek üzere bazen bot olarak kullanıldığını anlatmıştı. Öte yandan Clarkson'a karşısına çıkan ufak teknelerin kendi başlarına köle taşıtları oldukları ve kendi esirlerini Batı Hint Adaları'na nakledecekleri söylenmişti.[37]

Clarkson inanmamıştı buna. Hatta kendisine bilgi verenlerin köle ticareti hakkında kolayca çürütülebilecek, dolayısıyla

37 Bu ve devamındaki paragraftaki alıntıların kaynağı: Clarkson, *History*, 1:327-330. Küçük gemilerden biri, 7 Ağustos 1787'de 35 esir yükleyip Tortola'ya nakletmek üzere Bristol'dan Sierra Leone'ye doğru yelken açan Kaptan James Walker'ın idaresindeki 27 tonluk *Fly* olabilir. Bkz. *TSTD*, #17783. Aynı isimde Londra bandıralı daha büyük bir gemi için bkz. *TSTD*, #81477.

"üstlendiğim vazifeyi büyük ölçüde zedeleyebilecek" saçma sapan ifadelerde bulunarak onunla dalga geçip geçmediklerini bile düşünmüştü. Teknelerden birinin Severn Nehri'nde dolaşmak üzere "sadece altı kişi barındırabilen bir eğlence teknesi" olarak inşa edildiğini, taşıdıkları kölelerin Batı Hint Adaları'na teslimatından sonra ikisi birden değilse bile birinin gezinti aracı olarak satılacağını öğrenmişti. Clarkson ilki tekneyi de ölçmeye karar vermişti, refakatçilerinden birine tekneleri inşa edeni bulmasını, ondaki ölçüleri de almasını söyledi. Resmi veriler Clarkson'ın ölçümlerine uyuyordu. İki tekneden daha büyüğünde kölelerin kapatılacağı bölmenin uzunluğu 9 metre 45 santim, genişliği uçlara doğru 1,5 metreye kadar daralsa da 3 metre 10 santimdi. Her köleye yaklaşık 2,8 santimetrekarelik bir alan düştüğünü hesapladı. Daha küçük olan teknede köle bölmesi 6 metre 70 santim uzunluğunda, 2 metre 43 santimdi (1 metre 20 santime kadar daralıyordu). Yüksekliği karinadan serene kadar 1 metre 40 santim geliyordu, fakat bunun 90 santimi "safra, kargo ve erzak" için ayrıldığından, 30 köleye tabandan tavana yüksekliği 80 santim olan, kişi başına 3,7 santimetrekarelik bir yer kalmıştı. Bulduklarına hâlâ inanamayan Clarkson teknelerin gerçekten Afrika'ya gittiklerini doğrulamak için dört kişiden daha araştırma yapmasını istedi. Dördü de ilk olarak beyan edilen istikametin doğru olduğunu belirttiler, zaten Clarkson da çok geçmeden Bristol gümrük dairesinde bulduğu resmi belgelerle bunun doğruluğunu teyit edecekti.[38]

Clarkson bulduğu 17 tonluk teknenin kayıtlara geçmiş en küçük ebatta olmadığını öğrenince daha çok şaşıracaktı. On tonluk *Hesketh*, 1761 yılında St. Kitts'e götürdüğü 30 köleyle Liverpool'dan Windward Sahili'ne yola çıkmıştı; 19. yüzyılın ortasında aynı boyutta tekneler Küba ve Brezilya'ya köle nakledeceklerdi. 11 tonluk iki tekne, *Sally* ile *Adventure*, 1764 ve 1770 yıllarında Rhode Island'dan Afrika'ya yolculuklar yap-

38 Esirlerin aşağı güvertelerde ne kadar yerleri olduğu hakkında bkz. Charles Garland ve Herbert S. Klein, "The Allotment of Space for Slaves aboard Eighteenth-Century British Slave Ships", *William and Mary Quarterly* 3rd ser. 42 (1985), 238-248.

mıştı. Clarkson'ın haber aldığına göre en küçük tekne ancak köle gemisi olabilirdi.[39]

Yelpazenin öbür ucunda *Parr* vardı, gemi yapımcısı John Wright tarafından 1797'de Liverpool'da inşa edilmiş ve adını köle ticaretinde seçkin bir ailenin mensubu Thomas ve John Parr kardeşlerden alan 566 tonluk bir aygırdı. Ayna kıçlı, çift güverteli, uzunluğu 38,7 metre, genişliği 9,7 metre, üç direkli, galerileri olan ve pruvasına bir kadın figürü işli bir gemiydi. Gemi ağır silahlarla donatılmıştı, 20 adet on sekizlik topla 12 adet on sekizlik gülle atar taşıdığı söylenirdi iftiharla. Onları görmüş biri şöyle diyordu: "Hakemler çok güzel bir tekne olduğuna hükmetmişlerdi, tasarlandığı Afrika ticareti için bu limandan çıkanların en büyüğüydü." 700 köle barındırmak üzere inşa edilmiş ve 100 tayfadan oluşan mürettebat bulundurması gereken *Parr* yalnızca Liverpool köle gemilerinin en büyüğü değil, aynı zamanda Atlantik'in Britanya sularındaki en büyük gemiydi. Buna rağmen Wright ve tersanedeki işçileri arasındaki arkadaşları tarafından suya indirildikten kısa bir süre sonra kötü bir sonla ve aniden yok olacaktı. İnsanlığın felaketi olarak adı kötüye çıkmış ticarette, *Parr* gemisinin başına gelenler acıların en büyüklerindendi: 1798'de başta Bonny olmak üzere Biafra Bükü'ne doğru ilk yolculuğu sırasında Kaptan David Christian sahile varıp gemiye 200 köle bindirdikten sonra gemi infilak etmiş, üstünde kim varsa ölmüştü. Patlamanın sebebi bilinmez.[40]

Eğer Clarkson'ın bulduğu 11 tonluk küçücük şalopa yelpazenin bir tarafını, *Parr* da öbür tarafını temsil ediyorsa, tasarım ve boyut açısından en tipik tekneler hangileriydi? Britanya ve Amerika'daki köle tacirlerinin kullandığı tekneler daha çok şalopa, uskuna, brik, brigantino,* snov-brik, barka ve gemiy-

---

39 *TSTD*, #90950, #3777, #4405, #36299, #36406.

40 Stewart-Brown, *Liverpool Ships in the Eighteenth Century*, 29, 127-129. Bkz. *TSTD*, #83006. Diğer büyük felaketler için bkz. *TSTD*, #90157 (420 esir taşıyan *Marton* ile ilgili haber, *Georgia Gazette*, 3 Aralık 1766); #78101 (330 esir taşıyan *New Britannia* haberi, *Connecticut Journal*, 20 Ağustos 1773); #82704 (245 esir taşıyan *Mercury* haberi, *The Enquirer*, 26 Eylül 1804); #25648 (200 esir taşıyan *Independence* haberi, *American Mercury*, 20 Ağustos 1807).

Ön direği (pruva) kabasorta (seren yelkenli), arka direği (grandi) yan yelkenli (sübye) gemi – ed.n.

di (bu hem belli bir taşıt türü hem de bütün teknelere verilen genel bir isimdi). Gine gemilerinin boyutu ve taşıma kapasitesi vasattı: Doğu ve Batı Hint Adaları ticaretinde kullanılan gemilerden daha küçük ama Akdeniz'de yelken açanlarla aynı boyda, Kuzey Avrupa ve kıyı ticaretine katılanlardan daha büyüktüler. 18. yüzyılda yapılan bütün ticaretlerde yararlanılan tekneler gibi onların da boyları zamanla büyüdü, ancak bu eğilim Yenidünya'dan çok Bristol, Londra ve özellikle Liverpool'da görülecekti. Amerikan köle gemisi tacirleri ve kaptanları daha küçük çaplı mürettebat gerektiren ve daha az sayıda köle taşıyan küçük boydaki tekneleri, en çok da şalopalar ile uskunaları tercih ederlerdi; böylece Afrika sahillerinde çok beklenmez, köleler çabucak toplanıverirdi. Britanyalı tacirler, daha fazla lojistik koordinasyon gerektiren ama küçük çaplı Amerikan teknelerinin sağladığı avantajların bir kısmını sunarken aynı zamanda daha çok kazanç getiren biraz daha büyük tekneleri yeğliyorlardı. Bir liman için inşa edilmiş tekneler diğerlerinde işe yaramayabilirdi, Liverpool köle tacirlerinin 1774 yılında Amerikan köle gemisi *Deborah* hakkında söyledikleri gibi, muhtemelen rom taşımak için "Rhode Island'dan Afrika'ya yapılacak Ticaret için her zamanki gibi inşa edilmiş olsa da Liverpool'dan yürütülen Ticarete asla uygun değildi."[41]

Clarkson'ın gördüğü en küçük tekne bilhassa Amerikan limanlarından yapılan köle ticaretinde pek de seyrek kullanılmayan şalopaydı. Şalopalar genellikle 25-75 ton arasında, tek direkli, baştan kıça armalı olurlardı; ana yelken "en ön direğe ve uzun serene" bağlıydı, "böylece her yöne dönebiliyordu."

41 Hayley ve Hopkins'den Aaron Lopez'e, Londra, 20 Temmuz 1774, kaynak Donnan III, 291; Walter Minchinton, "Characteristics of British Slaving Vessels, 1698-1775", *Journal of Interdisciplinary History* 20 (1989), 53-81. According to data in the *TSTD*, Dutch slave ships tended to be the eighteenth century's largest, at an avarage of 300 tons, followed by French slavers at 247 tons. The average vessel sailing out of North America was about 100 tons. Stephen D. Behrendt önemli bir noktaya işaret eder: "Ekseriyetle tacirler küçük Gine gemilerini siyaseten merkezden uzak, köle tedariki muntazam olmayan sahil piyasalarına, büyük Gine gemilerini ise büyük ölçekli köle nakliyatını idame ettirecek ticari altyapıya ve merkezi yönetime sahip liman şehirleriyle lagün sahalarına sevk ederlerdi." Bkz. Behrendt, "Markets, Transaction Cycles, and Profits", 188.

Suda hızlıydı, su kesiminin sığ olması ve hafif taşırma suyu sayesinde kolayca manevra yapabilirdi. 5 ile 10 arasında orta çaplı bir mürettebatla işlerdi. Bu tür teknenin bir örneği 7 Ocak 1765 tarihli *Newport Mercury* (Rhode Island) gazetesinde yayımlanmıştı. "Yaklaşık 50 Tonluk, Gine gemisi için tamamen mükemmel, tam Donanımlı bir ŞALOPA. Birkaç Zenci Çocuk da içinde" satılığa çıkarılmıştı.[42] Kaptan William Shearer, Nisan 1753'te Gambia Nehrinde seyrederken *Nancy* adlı şalopası isyankâr mürettebatının eline geçtikten sonra daha ayrıntılı şekilde bir tasvir yapmıştı. Daha 9 ay önce Connecticut'ta inşa edilmiş 70 tonluk *Nancy* ayna kıçlı, geniş belli, iki yanında altışar hava deliğiyle, dört küçük top taşıyan dümenle giden bir tekneydi. Dış gövdesinin neredeyse tamamı siyaha boyanmıştı. Kıç bölümü sarıydı, kamaradaki perdelerle yanında duran küçük soğutucu da aynı renkteydi. Bir başka buzdolabı inci rengiyken, deliklerin etrafı ve güverte üstü kamarasına lal renginden çizgiler çekilmişti. Kaptan Shearer ayrıca teknede "Kargo hakkında herhangi bir Kayıt ya da Gümrük Kâğıtları bulunmuyor," diye eklemişti, çünkü mürettebat hepsini yok etmişti. Son olarak *Nancy* için "harikulâde iyi yüzen bir Tekne ve yelkenleri hem Rüzgârda hem durgun havada mükemmel," diyordu.[43]

İki direkli tekneler köle ticaretinde yaygın görülürdü. 18. yüzyılın başlarında Amerikan tersanelerinden çıkan uskunalara örnek 1796 yılında South Carolina'nın Charleston şehrindeki Crafts North Wharf'ta açık artırmayla satılan *Betsey*'ydi. "Çift güverteli iyi bir tekne, Gine gemisi olarak iyi hesaplanmış, yaklaşık 90 ton yük alan, denize indirilmeye hazır, çalışır halde," diye tarif ediliyordu. Gövde biçimi aynı ama armaları farklı brigantino ya da brik ve snov-brik orta boyda olmaları nedeniyle köle ticaretinde özellikle rağbet görürdü. Tonajları 30 ile 150 arasında değişir, ortalama köle gemisi yaklaşık 100 tonluk olurdu. Tıp doktoru Sir Jeremiah Fitzpatrick'in 1797'de işaret ettiği üzere, bu boydaki teknelerde daha büyük olanlara

42 *The Newport Mercury*, 7 Ocak 1765.

43 *Pennsylvania Gazette*, 21 Haziran 1753. Falconer, *Universal Dictionary of the Marine*, "sloop" maddesi.

göre güverte daha esaslı, ton başına havalandırma alanı daha geniş olurdu.[44]

18. yüzyılın en kapsamlı denizcilik sözlüklerinden birini derleyen William Falconer'a göre gemi "okyanusta seyrüsefer eden tekneler arasında birinci sırada" gelirdi. Köle ticaretinde yararlanılan teknelerin en büyüğüydü, sürati ve taşıma kapasitesi iyiydi. Üç direği olur, bunların her birinde ana direk, gabya ve muhtemelen babafingo bulunurdu. Savaş aygıtı olarak gemi "yüzen kale ya da hisar" gibi bir şeydi, top bataryaları taşırdı, muazzam bir yıkıcı güce sahipti. Ticaret gemisi olarak kullanıldığında 100 ile 500 ton arasında değişen daha farklı boylarda ya da *Parr* gibi 700 ile 800 arasında köle taşıyabilen daha fazla tonlarda olurdu. Ortalama köle gemisi Clarkson'ın ilk gördüğü *Fly* gibi 200 tondu. 7 Mayıs 1800 tarihinde Charleston'daki Carolina Coffee House'ta açık artırmayla satılacak olan *Eliza* da yaygın örneklerden biri sayılırdı. Goyer rıhtımında talipleri görsün diye "bütün aksamıyla" yatan altı bakır kaplı 230 tonluk gemi "12 top taşımaya müsait, mükemmel süratle giden, Batı Hint Adaları veya Afrika ticaretine müsait, ambarları sapasağlam ve az bir masrafla denize açılmaya hazır" bekliyordu.[45]

Köle ticareti yıllar içerisinde gelişip değiştikçe Gine gemileri de evrim geçirdi. Köle taşıyan gemilerin çoğu o zamana özgü yelkenlilerdi, çoğu özellikle bu ticaret için yapılmamıştı. 1700-1808 arasındaki dönem boyunca ticarete her tipte ve her boyda tekne katılmıştı, ancak 1750 sonrasında başta Liverpool tersanesinden olmak üzere daha özel bir köle gemisi türü ortaya çıktı. Daha büyüktü ve daha özel niteliklere sahipti: Havalandırma delikleri, bakır kaplı karinası, güverteler arasında daha geniş boş alanı vardı. Gemi 1780'lerin sonunda kölelik

---

44 *City Gazette and Daily Advertiser*, 28 Kasım 1796; Falconer, *Universal Dictionary of the Marine*, "ship" maddesi.

45 *South-Carolina State Gazette and Timothy's Daily Adviser*, 7 Mayıs 1800; Sir Jeremiah Fitzpatrick, M.D., *Suggestions on the Slave Trade, for the Consideration of the Legislature of Great Britain* (Londra: John Stockdale, 1797), 6, 17, 62. Barka üç direkli, pruva ve ana direklerinde dörtgen arma bulunan ama baştan kıça kadar mizana direkleri armalı, babafingo yelkeni olmayan bir tekneydi. Gemiler kadar yaygın değildi.

karşıtı hareketin baskılarının ve hem gemi adamlarının hem de kölelerin sağlık koşulları ile gördükleri muamelenin iyileştirilmesine ilişkin reform yasasının Parlamento'da kabul edilmesinin sonucunda bir daha tadilat geçirdi. Malachy Postlethwayt, Joseph Manesty, Anthony Fox ve Thomas Clarkson gibi çok çeşitli bakış açılarına sahip kimselerin de bildiği üzere köle, gemisi günün en önemli teknolojilerinden biriydi.

John Riland: Bir Köle Gemisi Tasviri, 1801

John Riland babasından gelen mektubu giderek artan bir dehşetle okudu. 1801 yılıydı, Oxford Christ Church'teki eğitimini tamamlayan genç adamın Jamaika'daki aile çiftliğine dönme vakti gelmişti. Babasının talimatları kesindi: Oxford'dan Liverpool'a yolculuk edecek, orada bir köle gemisinin kamarasına yerleşecekti. Daha sonra Afrika'daki Windward Sahili'ne giderek kölelerin satın alınması ve "canlı kargonun" yüklenmesine nezaret edecek, onlarla birlikte Atlantik'i aşarak Jamaika'ya, Port Royal'e gelecekti. Genç Riland kölelik karşıtı fikirlerle tanışmıştı, artık insan ticaretine ilişkin ciddi kaygılar taşıyordu, "yüzen bir karantina evinde hastalıklı ve zavallı kölelerle hapsolmaya" hiç niyeti olmadığının farkına varmıştı. Sınıf arkadaşlarından birinin Ara Geçiş hakkında kölelik karşıtı harekete dair son anlattıklarını ve köle gemisinin "fena halde mübalağa edilmiş" olduğunu duymak içini rahatlatmıştı.[46]

Aslında oğlu gibi baba Riland da köleliğe ilişkin kuşkular beslemeye başlamıştı. Hıristiyan vicdanı ona aile servetini miras alacak genç adamın köle ticaretinin ne olduğunu kendi gözüyle görmesi gerektiğini söylemişti. Hayırlı evlat babasının dediğini yerine getirdi. Liverpool'a gidip "Kaptan Y—" ile

46 Rev. John Riland, *Memoirs of a West-India Planter, Published from an Original MS. With a Preface and Additional Details* (Londra: Hamilton, Adams & Co., 1827). Riland 1778 yılında Jamaika'da doğmuş, küçükken babası onu İngiltere'de okumaya göndermişti. Adam Hochschild onun ölümünden sonra yayımlanan bu kitabında editörlerin Zachary Macaulay adlı bir kölelik karşıtının 1804'te yayımlanan *Christian Observer*'da anlattığı bir köle seferinden parçalar aşırdıklarını belirtir.

birlikte *Liberty* adlı geminin imtiyazlı yolcusu olarak denize açıldı. Riland yaşadığı bu deneyimden yararlanarak köle gemisi hakkında kaleme alınmış en ayrıntılı öykülerden birini yazacaktı.[47]

Riland onu Afrika'ya götürecek ve Atlantik'i aşacağı tekneye bindiğinde, belli ki kaptan onun köle ticaretine pek de sıcak bakmadığını biliyordu. Ahşap dünyanın başındaki adam gemiyi ve içinde yaşananları olabilecek en iyi haliyle tanıtmaya karar vermişti böylece. Riland'ın yazdığına göre, Afrika'da "karaya çıkışımızda, kıyıda kaldığımız süre boyunca ve daha sonra Jamaika'ya doğru yol alırken meydana gelen tiksindirici şartları yumuşatmaya" çalışmıştı. 200'ü aşkın esirin satın alınmasından bahsederken sıkış tıkış yüklemenin sonucunda hastalık ve ölümlerin kaçınılmaz olduğunu yazıyordu. Kaptan aynı zamanda genç yolcusunun eğitimini de üstlenmişti. Her gece kamarasında (Riland'ın uyuduğu ve yemek yediği yer orasıydı) sallanan lambaların loş ışığında, "Ham'ın çocukları" için baba Riland'ın sahibi olduğu Amerikan çiftliklerinden birine gönderilmenin nasıl yararlı olduğunu sabırla anlatmaktan geri kalmıyordu.

Afrika sahilinden aldığı "canlı kargoyu" emniyetle yerine yerleştirdikten sonra kaptan Riland'a, şimdi "bir köle gemisinin aksettirildiğinden bambaşka olduğunu," göreceksin demişti. Kölelik karşıtı propagandanın İngiltere'de ve yurtdışında halkın görüşünü değiştirdiğinden söz ediyordu. Bütün bunlara karşı yolcusuna "kölelerin hayatlarından memnun" olduklarını gösterecekti. Ne demek istediğini daha iyi anlatmak için gemideki köle kadınların yanına giderek onlara bir şeyler söyledi, cevap olarak "hepsi üç kere sevinç çığlığı ve bir kahkaha attılar." Sonra ana güvertenin baş tarafına yürüdü, "aynı sözleri erkeklere söyledi, onlardan da aynı karşılığı aldı."

47 *Liberty* adında iki gemi buldum, ancak ikisi de Riland'ın verdiği tarihlerle çakışmıyor. Birincisi 1795-1796 arasında muhtemelen Londra'dan Afrika'da bilinmeyen bir limana, oradan da Barbados'a gitmişti. İkincisi ise 1806-1807 yıllarında Liverpool'dan Angola'ya ve ardından St. Kitts'e gitmişti. Macaulay 1794-1795 yıllarında *Ann Phillipa* adlı gemiyle Liverpool'dan Sierra Leone'ye, oradan da Kingston'a seyahat etmişti. Bu üç gemi hakkında daha fazla bilgi için bkz. *TSTD*, #82252, #82254, #80291.

Gururla Riland'a dönen kaptan, "Şimdi Mr. Wilberforce'un köle gemileri hakkında haksız düşündüğüne ikna olmadın mı?" diye sordu. Köle taşımacılığının dehşetini diline dolayanların önderi parlamenterden bahsediyordu. Riland ikna olmamıştı. Ama meraklanmıştı, kaptanın doğru söyleyip söylemediğini öğrenmeye can atıyordu. Böylece "bu köle gemisinin ekonomisini" yakından gözlemeye koyuldu.[48]

Belli ki aşağı yukarı 140 tonluk bir barka veya gemi olan orta boy bir tekneyi tarif etmeye tavlondan başlamıştı Riland, köle alınmış 240 insanın (170 erkek, 70 kadın) günde 16 saat, bazen daha uzun süreyle kapalı tutulduğu bölmelerden. Riland teknenin zindanı aratmayan yerlerini gördü. El ve ayak bileklerinden ikişer ikişer zincirlerle bağlanan yaklaşık 140 kişi derhal ana güvertenin altına indirilip, ana direğin hemen altından baş tarafa doğru uzanan bir bölmeye istiflenmişti. Tavlonla kemere arasındaki mesafe 1 metre 25 santim kadardı, dolayısıyla erkeklerin çoğu dik duramıyorlardı. Taşınan kölelerin sayısını artırmak için köle gemilerinin tavlonuna içeriden boylu boyunca yerleştirilen 1 metre 80 santim uzunluğundaki platforma değinmemişti Riland. Tekne muhtemelen her 3 tonluk taşıma kapasitesi için 5 köle taşınmasına izin veren 1788 Dolben Kanunu'nda belirtilen sayının en üst sınırında köleyle doldurulmuştu.

Üst taraftaki ana güvertede genişçe tahta kafesler erkeklerin bölmelerine giden girişi kapatıyor, açık kafes içeriye "yeterince hava" girmesini sağlıyordu. Aynı amaçla hava girişi için teknenin yan tarafında iki üç lomboz açılmıştı, ancak bunlar her zaman açık bırakılmazdı. Gemi marangozu bölmenin arka tarafına tavlondaki hava sirkülasyonunu engellemeyecek şekilde "çok sağlam perde duvar" inşa etmişti. Buna rağmen Riland aşağılardaki havalandırmanın çok az olduğunu düşü-

48 Riland köle gemisinde seyahat ettiği zaman karışık gruplara mensup bir adamdı. Köleliğe karşı davaya sıcak bakmakla birlikte, köle sisteminde geniş haklar elde etmiş bir aileden geliyordu, ayrıca kendisinin de kabul ettiği gibi kişisel çıkarları vardı. Aslında gemiye biner binmez, köle ticaretini de kapsayan "servetiİni] kolonilerdeki ticari refahla bir" görmekte nasıl acele ettiğine kendi de şaşırmıştı. Aynı zamanda seyahatinin "böyle maceraların çok münasip bir emsali" olduğunun da bilincindeydi.

nüyordu, bu da erkeklerin "en pis ve boğucu atmosfere" maruz kalmaları demekti. Daha kötüsü çok az yerleri vardı: Onlara ayrılan mekân "hem rahatlık hem sıhhat bakımından hayli küçüktü." Riland aşağıdan yukarı çıkartıldıklarında adamların "mosmor ve solgun, aynı zamanda mahzun ve kederli" göründüklerini görüyordu. Saatlerce karanlıkta kapalı tutulduklarından her sabah güneşe çıkınca gözleri kamaşıyordu.[49]

Erkeklere özel bir yer ayrılmayan çoğu köle gemisinin tersine *Liberty* gemisinde tavlonun ortasında ana direğin yanından mizanaya kadar uzanan bölüm kadınlara aitti. Erkeklerle kadınları ayırmak için kaldıkları bölmelerin arasında müretteb atın ticari malları, denizcilik malzemeleri ve erzak (yiyecek, su ve kocamaı "para fıçıları") depoladığı ambara giderken geçtiği yaklaşık 3 metrelik bir koridor bırakılmıştı. Pruva ve pupa boyunca kadınların odası kalın perdelerle kapatılmıştı. Çoğu zincire vurulmayan kadınların yerleri ve hareket kabiliyetleri erkeklere göre daha fazlaydı, ne de olsa yalnızca 45'i burada uyuyordu. Kutuyu andıran kafes ana güverteden yaklaşık 90 santim yükseklikteydi; Riland "hava almaya kâfi gelir," diye düşünmüştü. Aşağıda kalanlar aynı görüşte olmayabilirlerdi.[50]

Ana güverteden yaklaşık 2 metre yüksekte olan ve teknenin arkasına uzanan kıç güvertenin (lumbar ağzı) altında ilaveten iki bölme daha konmuştu. Bunlardan en gerideki kamaraydı, kaptanla Riland'ın ranzaları burada bulunuyordu. Ne var ki gemideki en ayrıcalıklı bu iki kişi bile her gece uyudukları alanı yerlerde yatan 25 Afrikalı kızla paylaşırlardı. Kaptan kamara arkadaşını "birkaç gün çok pis kokular alacaksın," diye uyarmıştı, ama daha sonra "alize rüzgârları başlayınca koku duyulmaz." Riland'ın kibar duyarlılığı belli ki hiç geri gelme-

49 Geminin tonajını hesaplarken, getirilen köle sayısından yararlanarak, 1788 Dolben Kanunu gereği uygulanan oranı kullandım: ton başına her taşıma kapasitesi için yaklaşık 1,8 köle.

50 William Falconer'ın *Universal Dictionary of the Marine* sözlüğüne göre kafesler "birbirlerini zaviye-i kaime ile keserek aralarında kare bir açıklık bırakan irili ufaklı birçok ahşap çıta ya da tirizden meydana gelir. Maksat, bilhassa çalkantılı denizde, yahut hava şartları sebebiyle güverteler arasındaki kapakların kapanması lazım geldiğinde tepeden aşağıdaki ambarlara hava ve ziya girmesidir."

mişti çünkü şöyle yazacaktı: "Geceleri yerde birbirine sokulmuş kölelere doğru eğilirdim, yaydıkları pis koku bazen tahammül edilir gibi değildi."

Ana güverteye açılan bitişikteki diğer odada da durum bunun bir benzeriydi. Burada gemi doktoruyla birinci zabit uyurlardı: Onların da altında her gece 29 erkek çocuk yatardı. Ana güvertedeki diğer alanlar hastalara, özellikle de "ötekilerden ayrı tutulan" dizanteri hastalarına ayrılmıştı. Hasta erkekler çektiriye yerleştirilir, üzerlerine branda örtülürdü; hasta kadınlar öksüz güvertenin* altına girerdi. Gemicilere çok az yer kalırdı, onlar da çektirinin altına hamak gerer, hastaların yanında yatarken brandanın bilhassa Afrika sahiline gece düşen çiğden kendilerini koruması için dua ederlerdi.

Riland'ın değindiği bir başka konu ana güvertedeki sosyal düzenlemenin can alıcı noktasıydı: Gemiyi ana direğin yanından iki eşit parçaya bölen 3 metre yüksekliğinde tahta engel olan barikat, teknenin her iki tarafına doğru yaklaşık 60 santim kadar uzanırdı. Herhangi bir tekneyi köle taşıtına dönüştürmede kullanılan bu yapı boyunduruk altındaki erkekleri kadınlardan ayırır, aynı zamanda da köle ayaklanması sırasında mürettebatın (kadınların tarafına) çekilebileceği savunma hattı olarak iş görürdü; burası aynı zamanda mürettebatın gemideki kölelerden koruyup sakındığı her türlü askeri teçhizatın bulunduğu yerdi. Barikata yalnızca tek bir insanın, o da yavaşça geçebileceği genişlikte küçük bir kapı açıldığı Riland'ın gözünden kaçmamıştı. Erkek köleler her güverteye çıktıklarında iki silahlı gözcü kapıda nöbet tutar, "dördü de ellerinde dolu alaybozanlarla kölelerinin baş hizasının üstündeki barikatın tepesinde" mevzilenirdi, ayrıca "saçmalarla doldurulan iki top barikatta açılmış deliklerden ana güverteye nişan alınarak hazır bekletilirdi." Ayaklanma tehlikesi hep olurdu. Endişelenen Riland'ı teskin eden kaptan, "şayet isyan etmeye kalkarlarsa, girişimlerini boşa çıkarmak için kölelere karşı her an uyanık," durduğunu söylemişti. Afrika sahilindeyken bir kere isyana kalkışmışlardı zaten ama başarısız olmuşlardı. Köleler yukarı çıkarıldığı zaman ana güverte sıkı korumalı bir hapishane avlusundan farksızdı.

---

* Her türlü yarım güverteye verilen isim – ed.n.

Riland hasta erkek kölelerin tecrit altına alındığı gemideki çektiriden bahsetmişti ama onun gemideki önemine ve yaptığı işe değinmemişti. Uzunluğu 9 metreyi bulan bir direkli, genellikle döner bir topu olan bu sağlam tekne yelkenle veya kürekle gidebilir, büyükçe bir yükü taşıyabilirdi. Hatta rüzgârsız havada gemiyi çekmekte bile kullanılabilirdi. Köle taşıtları ayrıca filika adı verilen küçük bir sandal daha taşırlardı, yelkeni olmasına rağmen çoğu zaman dört veya altı kürekle yüzdürülürdü. Bu iki tür tekne köle gemisi için hayati öneme sahipti, çünkü Afrika kıyılarındaki ticaretin neredeyse tamamı demirliyken yapılır, mamul ürünleri bir tarafa, köle alınmış insanları diğer tarafa sevk etmek üzere onarla (ayrıca Afrikalıların kanolarıyla) kara ile gemi arasında defalarca gidip gelmek gerekirdi. Her iki teknenin gövdeleri de kumsala yanaşmaları ve değerli kargonun nakliyesinde dengeyi kolayca sağlamaları için genelde sığ tutulurdu.[51]

Köle gemisinin Riland'ın belirtmediği diğer özellikleri yine de önemliydi. Çoğu zaman kaptanın kamarasının yanında (köle erkeklerin bölmesinden olabildiğince uzak) olan top odası geminin nişancısının denetiminde ve yakın gözetim altında tutulurdu. Mutfaktaki kocaman karavanalar ya da bakır tencereler aşçının faaliyet alanına giriyordu, onlarla köleler ve mürettebat dahil 270 kadar insana yemek pişirirdi. Kölelerin küpeşteden atlamalarına engel olmak için mürettebat tarafından geminin bir yanına halatların çit misali birleştirilmesiyle örülen bir ağ gerilirdi.[52]

Liberty gibi köle gemileri insan kargosunu toplamak için Afrika kıyılarında uzun süre kaldıklarından başka bir özelli-

51 Falconer, *Universal Dictionary of the Marine*, "boat", "long-boat", "yawl" maddeleri; Stammers, "Guineamen", 40.

52 Thomas Clarkson "teknenin sancak tarafı evvela tüfek sandığının konduğu yer, ikinci olarak gemiye yol verilen sahaydı. Bu itibarla, en zayıf [tutsaklar, çoğu zaman küçük kızlar] olanlar sancak tarafına verilirdi" diye anlatmıştı. Bkz. Thomas Clarkson'dan Kont Mirabeau'ya, 17 Kasım 1789, dosyalar 3-4, Thomas Clarkson Belgeleri, Huntington Library, San Marino, California. "Gine gemisine yahut savaş gemisine münasip dört büyük demir karavana"nın açık artırma ilanı için bkz. *South-Carolina State Gazette and Timothy's Daily Adviser*, 14 Haziran 1799. "Guinea fıçıları" için bkz. William B. Weeden, *Economic and Social History of New England, 1620-1789* (New York: Hillary House Publishers, Ltd., 1963), cilt II, 458.

ğe daha sahip olurlardı; delik deşik eden tropikal solucanlara veya başlıca örneği "Teredo navalis" yani kekamoz olan yumuşakçalara karşı gövdeleri bakırla kaplanırdı. 1800 yılına gelindiğinde, her ne kadar görece yeni bir teknolojik gelişme olsa da bakır kaplama yaygındı. 18. yüzyılın başlarında tropikal sulara açılacak teknelere genellikle yaklaşık bir parmak kalındığında bir kat fazladan kereste çakılarak (Manesty'nin sipariş ettiği gibi) gövdeleri kaplanırdı. 1761'den itibaren düzenli aralıklarla tropikal kuşakta devriye gezen Britanya Kraliyet Donanması bakır kaplamayı başarıyla uygulamaya başlamıştı. Birkaç yıla kalmadan köle gemileri böyle kaplandı, öte yandan denemeler sürüyordu, 1780'lerdeyse özellikle büyük teknelerde yaygın bir uygulamaya dönüşmüştü.[53] Daha önceden *Nelly* adlı bir köle gemisi olan, Liverpool'da inşa edilmiş 350 tonluk *Triumph* gemisinin 1809 yılında "dibine kadar bakırlanmış" ve "bakır bağlanmış" olarak Rhode Island'ın Newport limanında açık artırmayla satışa sunulacağı duyurulmuştu.[54] Köle ticaretinin yapıldığı yüzyılın son çeyreğinde 1783'ten 1808 yılına dek herhangi bir köle gemisinin satışında en çok vurgulanan özelliklerden biri de bakır tabanlı olmasıydı.[55]

Liberty gemisinin denize açıldığı 1801 yılında, büyük köle gemilerinden bazıları havalandırmayı güçlendirmek ve kölelerin kapatıldığı tavlonlardaki sağlık koşullarını iyileştirmek

53 1770'lerde yeni bir kaplama türü ortaya çıkmıştı. *Providence Gazette* haberi şöyle duyuruyordu: "Cam tozuyla yapılan yeni kaplama metodu, en iri sürfelerin bulunduğu Senegal ve Ganges nehirlerine gönderilen şalopalarda faydalı oldu, hasarsız geri geldiler." Tekneler Senegal'den İngiltere'ye döndükleri zaman Deniz Kuvvetleri bunu fark ederek kaplama yöntemini Kraliyet Donanması'na tanıtmıştı, ama etkisi ve ömrü bakır kaplama kadar uzun olmuyordu. Kaplama yöntemleri hakkında bkz. *Providence Gazette; and Country Journal*, 7 Temmuz 1770 ve 9 Nisan 1774.

54 *Newport Mercury*, 25 Mart 1809. Bakır kaplamaya ilişkin bulduğum en eski tarihli kaynak Royal African Company'ye ait 1720'lerde tutulan kayıtlardır. Bkz. *Ship's Book* (belirsiz), 1722-1724, Treasury (T) 70/1227, NA.

55 Liverpool'dan gönderilen 15 Ağustos 1791 tarihli bir mektupta şöyle yazar: "Bu gün Afrika ticaretine dahil olan Carnatic adlı gemi aynı muhterem tacir için King's Dock civarındaki bir kızaktan denize indirildi; yeni tatbik edilen bakır kaplamasında levhaların tamamı aşina olduğumuz kızgın dövme yerine, büyük fayda beklenen soğuk dövmeyle imal edildi." Bkz. *City Gazette and Daily Advertiser*, 26 Ekim 1791; *TSTD*, #80733.

için manikalar kullanıyordu. Manika yelken bezinden yapılan huni biçiminde, üstü açık, aşağı inen kısımlarına yer yer kasnak takılan ve "geminin alttaki bölmelerine doğru temiz hava akışını sağlamak" için kapaklara bağlanan bir tür bacaydı. Manikalar savaş gemilerinde tayfaların sağlığını korumak üzere tasarlanmıştı ama artık her zaman olmasa bile köle ticaretinde de uygulanıyordu. Birkaç yıl önce bir gözlemcinin belirttiği gibi, yirmi köle taşıtından yalnızca birinde manikalar vardı, *Liberty* gemisinin de onu kullanmayan büyük çoğunluğa dahil olduğu neredeyse kesindi.[56]

Riland ayrıca *Liberty* üstündeki erkek kölelerin vurulduğu zincirlerden de söz ediyor, bununla hapishane gemisinin esas kısımlarından birine değinmiş oluyordu: Esaret donanımı. Bunların içinde kelepçeler, prangalar, boyundurukdar, türlü zincirler ve hatta dağlama demiri vardı. Köle gemilerinin çoğunda asi kölenin başparmaklarının mengene gibi sıkıştırılıp yavaşça kırılmak üzere sokulduğu, bazen de bir şeyi zorla itiraf ettirmede kullanılan ortaçağın işkence aleti somun sıkıcı bulunurdu. 2 Ağustos 1804 günü *Connecticut Centinel* gazetesinde çıkan, *John* adlı köle gemisinde yapılacak bir satışın ilanında "300 çift mükemmel Prangalar" ile "150 Demir Boyunduruk yanında Halka Cıvatalı Zincirler vs. Kölelerin zapt edilmesine çok müsait," diyordu.[57]

Belirli özellikleri sayesinde bir kaza sonrasında Gine gemilerini tespit etmek kolay olurdu, örneğin 1790 yılında Bahama Adaları'ndan Grand Caicos'ta direkleri olmayan bir brik "kıyıda bir kayalığa sürüklenmiş" olarak bulunmuştu. "İçindeki kelepçelerin sayısından eski bir Gine gemisi" olduğu anlaşıldı.[58] *Mary-Ann* gemisinden Kaptan Dalton, birkaç yıl sonra 1800'de Florida sahillerinde başka bir hayalet gemi buldu. Yan yatmış, içi su dolu, yelkenleri olmayan büyük bir tekneydi, ortalıkta mürettebattan kimse görünmüyordu. Kaptan bunun Maine'in Portland limanından *Greyhound* olduğunu, "pruvadan pupaya uzanan kafeslerinden" anlamıştı. John Riland böyle felaket-

56 Falconer, *Universal Dictionary of the Marine*, "windsail" maddesi.

57 *Connecticut Centinel*, 2 Ağustos 1804.

58 *Providence Gazette; and Country Journal*, 5 Ağustos 1790.

ler yaşamamıştı ama acayip bir gemide yolculuk yaptığının pekâlâ farkındaydı. Afrikalı bedenlerin kapatıldığı gemi, taşıma kapasitesiyle Atlantik'te yeni bir emek dünyasının, plantasyonların, ticaret, imparatorluk ve kapitalizmin kurulmasına yardım ediyordu.[59]

59 *The Providence Gazette*, 19 Temmuz 1800.

3

ARA GEÇİŞ'E GİDEN AFRİKA YOLLARI

1794 yılının sonlarında, Windward Sahili'nden Rio Pongas'a doğru 100 deniz mili kadar kuzeyde, birbirlerine düşman Gola ve İbau kabilelerinden iki avcı grubu av peşinde koşarken tartışmalı araziye girmişlerdi. İbaulardan biri hayvanı mızrakla vurmuştu, daha doğrusu kabilesinden biri öyle olduğunda ısrar ediyordu, oysa Golalar avı kendilerinin hak ettiğini ileri sürüyorlardı. Dalaşmaya başladılar, Golalardan biri ölmüş, İbauların da çoğu ciddi yaralar almıştı. Golalar kaçtılar, İbaular da zaferle av hayvanını yurtlarına götürdüler. Fakat çok geçmeden Golaların öfkeden deliye dönmüş reisi ordusunu toplayıp İbauların en yakın topraklarını istila etti, birkaç köyü yakıp yıkarak halkını tutsak aldı ve hemen köle olarak sattı. Zafer sarhoşluğu içinde bütün krallığı zapt etmek umuduyla düşmanın merkezi Quappa'ya dayandı. Birkaç şiddetli çarpışmanın ve savaşçılarının tuzağa düşmesine yol açan taktik hesap hatasının ardından reis geri çekilip kaçtı ama en iyi savaşçılarından 700 adamı İbauların eline geçmişti. Tutsaklar

emniyet altına alınarak elleri kolları bağlanıp bir yere kapatılınca İbauların reisi ırmaktan aşağı sahile haber göndererek "Deniz Ülkeleri" ile takas yapmak istediğini belirtmişti. *Charleston* köle gemisi kıyıya geldiği zaman alıcı bulacaktı. Kaptan James Connolly 100 Gola savaşçısını satın alıp onları sahile kadar yürütmesi için Joseph Hawkins'i Afrikalı bir rehber eşliğinde sık ormana göndermişti.[1]

Bu arada Golaların "en büyük savaşçıları" hapsedildikleri yerde "yere çakılı kazıklara tutturulmuş iplerle ellerinden, bacaklarından gelişigüzel bağlanmış" çırılçıplak yatıyorlardı. Hawkins geldiğinde İbauların reisi kendisine istediklerini seçmesini söyledi. İbau savaşçılarından kurulu bir birlik, köle kafilesini sahile götürecekti. Esirler dirsekleri arkaya kıvrılıp boyunlarına hasırdan bir halka geçirilerek dörder adım arayla sırığa dizildiler. Kıyıya doğru yürüyüşe geçtiklerinde Gola tutsaklarının suratını "derin bir melankoli" kaplamıştı. Durup geriye döndüler, arkalarına baktılar, hepsinin "gözlerinden yaşlar akıyordu."[2]

Sessiz sedasız geçen altı günlük yürüyüşün ardından kafile nehrin kenarına ve önemli bir geçiş yerine gelmişti; burada karadan denize, Afrikalı sahipten Avrupalı efendiye, bir teknolojinin denetiminden diğerine aktarılacaklardı. Küçük bir şalopayla nehrin yukarısına çıkıp sonra esirleri almak üzere iki kayıkta kürek çekerek nehir kıyısına gelmiş *Charleston* gemisinin tayfaları kelepçe ve prangalarla onları bekliyordu. Tut-

1 Bu ve devamındaki üç paragrafta temel alınan eser: Joseph Hawkins, *A History of a Voyage to the Coast of Africa, and Travels into the Interior of that Country; containing Particular Descriptions of the Climate and Inhabitants, Particulars Concerning the Slave Trade* (Troy, N.Y.: Luther Pratt, 2 baskı, 1797), 18-149. Hawkins malı mülkü olmayan ama biraz mürekkep yalamış bir adamdı. 1794-1795 arasında *Charleston* köle gemisinde ambar memuru olarak çalışmıştı. Aynı dönemde Rio Pongas bölgesiyle ilgili bir çalışma için bkz. Bruce L. Mouser, "Trade, Coasters, and Conflict in the Rio Pongo from 1790 to 1808", *Journal of African History*, 14 (1973), 45-64.

2 Hawkins bu savaşta düşman tarafları "Gallalar" ile "Ebolar" olarak vermişti. Cephenin Windward Sahili'nden içeride olduğuna bakılırsa ilk grup Golalardı, ama ikincisi, günümüz Nijerya sınırlarının birkaç yüz kilometre doğusunda yaşayan İgbolar değildi. Şimdilik "Eboları" İbaular olarak adlandırırken dayandığım bilgilerin kaynağı: George Peter Murdock, *Africa: Its People and Their Culture History* (New York: MacGraw-Hill Book Company, 1959), 91.

sakların kaçış umutları sona ermişe benziyordu, umutlar suya düşmüştü. Mahkûmlar feryat figan etmeye başladılar. "Boyunlarındaki halatların çıkarılıp yerlerine zincirlerin takılması," diye yazmıştı Hawkins, "hepsinin ümitlerini ve yüreklerini paramparça etti."

Golalar kayıklardan şalopaya taşınırken 2'si denize atlamıştı. Biri hemen gerideki küçük kayıkta bulunan tayfalardan biri tarafından yakalandı, öbürü başına bir kürek yedi. Geri kalanlardan 4'ü ana güvertede serbest bırakılırken, aşağı kilitlenenler "yaygarayı bastılar." Ana güvertede serbest kalanlar iki gemi adamını küpeşteden aşağı atmaya kalkmışlardı, ama çığlıkları duyan müretteba ellerinde tüfekler ve kasaturalarla güverteye koştu. Bunlar olurken zincire bağlı 5 köle kurtulmayı başarmış, diğerlerini kurtarmak için mücadele veriyordu. Aşağıya kilitlenenler ızgaralar arasından uzanıp gemicilerin bacaklarına yapışıyor, arkadaşlarına cesaret vererek "yukarıdakiler birimizi yahut diğerimizi haklamaya her yaklaştığında bağrış çağrış tezahürat yapıyorlardı." Her iki taraftan epey kan döküldükten sonra sonunda gemiciler üstün gelmişti. Kölelerden biri öldürülmüş, 9'u yaralanmıştı. Gerisi çifte zincire vuruldu. Serçe parmağı kopan Hawkins'ten başka 5 tayfa daha yara almıştı, ama hiçbiri ölümcül değildi. Köleler çok geçmeden şalopadan *Charleston* gemisine nakledilerek, hep birlikte South Carolina'ya yolculuk edecekleri 400 esirin arasına katıldılar. Gola savaşçıları avlanma hakkı çekişmesinin kendilerini 8 bin km uzağa, South Carolina'nın Charleston şehrine götüreceğinden habersizdi. Artık dövüşecek bambaşka bir savaşın içine girmişlerdi.[3]

---

3 J.D. Fage yazdığı kitapta Hawkins'in hikâyesinin doğruluğunu sorgular (ama tamamen reddetmez), "Hawkins' Hoax? A Sequel to 'Drake's Fake'", *History in Africa* 18 (1991), 83-91. Bugün eldeki kanıtlar hikâyenin güvenilirliğini desteklemektedir. Bir kere Fage'in İbaular hakkında bilgisi yoktu, dolayısıyla İgboları Windward Sahili'ne koymakla Hawkins'in hata yaptığını sanmıştı. İkincisi, *Charleston* gemisinin gümrük *çıkış* belgesi *City Gazette and Daily Advertiser*'ın 5 Ocak 1795 tarihli baskısında, Temmuz 1795'teki dönüşü de aynı gazetenin 24 Temmuz 1795 ve 5, 7, 15 Ağustos 1795 baskılarında, ayrıca "birinci sınıf köle" satışını duyuran ilânı veren 14 Ağustos 1795 tarihli *Columbian Herald or the Southern Star*'da yayımlanmıştı. Bu tarihler Hawkins'in anlattıklarına uymaktadır. Üçüncü olarak, Hawkins kitabının

Milyonlarcası gibi Gola tutsakları için de kölelik, Afrika'nın içlerinde ailelerinden, topraklarından ve yurtlarından koparıldıkları anda başlamıştı. Köle gemisine bindirilenlerin çoğu zorla köle alınmıştı, kendi iradeleri dışında, genellikle şu ya da bu türden bir "savaş" sırasında esir alınarak veya geldikleri kabilede işledikleri suç karşılığında aldıkları bir cezaya çarptırılarak. Demek ki, Golaların davasında anlaşıldığı gibi, Ara Geçiş'teki uzun yolculuk iki aşamalıydı. İlki Afrika'da, kara yürüyüşüyle ve çoğu zaman (bu olayda şalopayla ama ekseriyetle kanoyla) iç sularda yol alarak sahile ve köle gemisine varmaktı. Köle tacirleri buna "patika" derlerdi, emek gücünü Afrika'dan çıkarıp küresel ekonomiye katan güvenilir yoldu bu. İkinci aşama köle gemisinde Afrika'daki bir limandan Amerika'dakine doğru okyanusun aşıldığı Ara Geçiş'ti. İkisi, Atlantik'in bir yakasında yapılan gasp ile öbür yakasındaki sömürüyü birleştirirdi. Patikalar ve deneyimler Afrika'nın çeşitli bölgelerinde hem kölelerin hem de tacirlerinin geldikleri toplum türlerine bağlı olarak başka kılıklara girerdi. Köle alınmış insanların kim oldukları, nereden geldikleri, köle gemisine nasıl bindikleri yalnızca oraya vardıktan sonra nasıl tepki gösterecekleri değil, köle gemilerini idare edenlerin onları denetim altına almak için neler yapacaklarını da belirlerdi. Gemi adamı olarak geri gelen birkaçını saymazsak, hemen bütün esirler açısından Afrika'dan çıkışın dönüşü yoktu. Köleler gemiye vardıklarında geri dönülmez noktaya gelmiş olurlardı.[4]

Afrika'da Köle Ticareti

1700 yılında Batı ve Orta Batı Afrika'nın nüfusu Senegambia'dan Angola'ya uzanan 6.438 kilometrelik kıyı şeridi boyunca karma-

ilânını Charleston'da yayımlanan *City Gazette and Daily Advertiser*'ın 14 ve 15 Mart 1797, 16 Ağustos 1797 baskılarına vermişti; eğer düzmece olsaydı bunu yapmazdı.

4 Bir sömürü alanını başka bir sömürü alanıyla birleştiren Ara Geçiş kavramını ilk ortaya atanlar: Peter Linebaugh ve Marcus Rediker, *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic* (Boston: Beacon Press, 2000). Fikrin geliştirildiği çeşitli makalelerden oluşan bir derleme: Marcus Rediker, Cassandra Pybus ve Emma Christopher (ed.), *Many Middle Passages: The Oceanic Voyage as Social Process* (Berkeley: University of California Press, 2007).

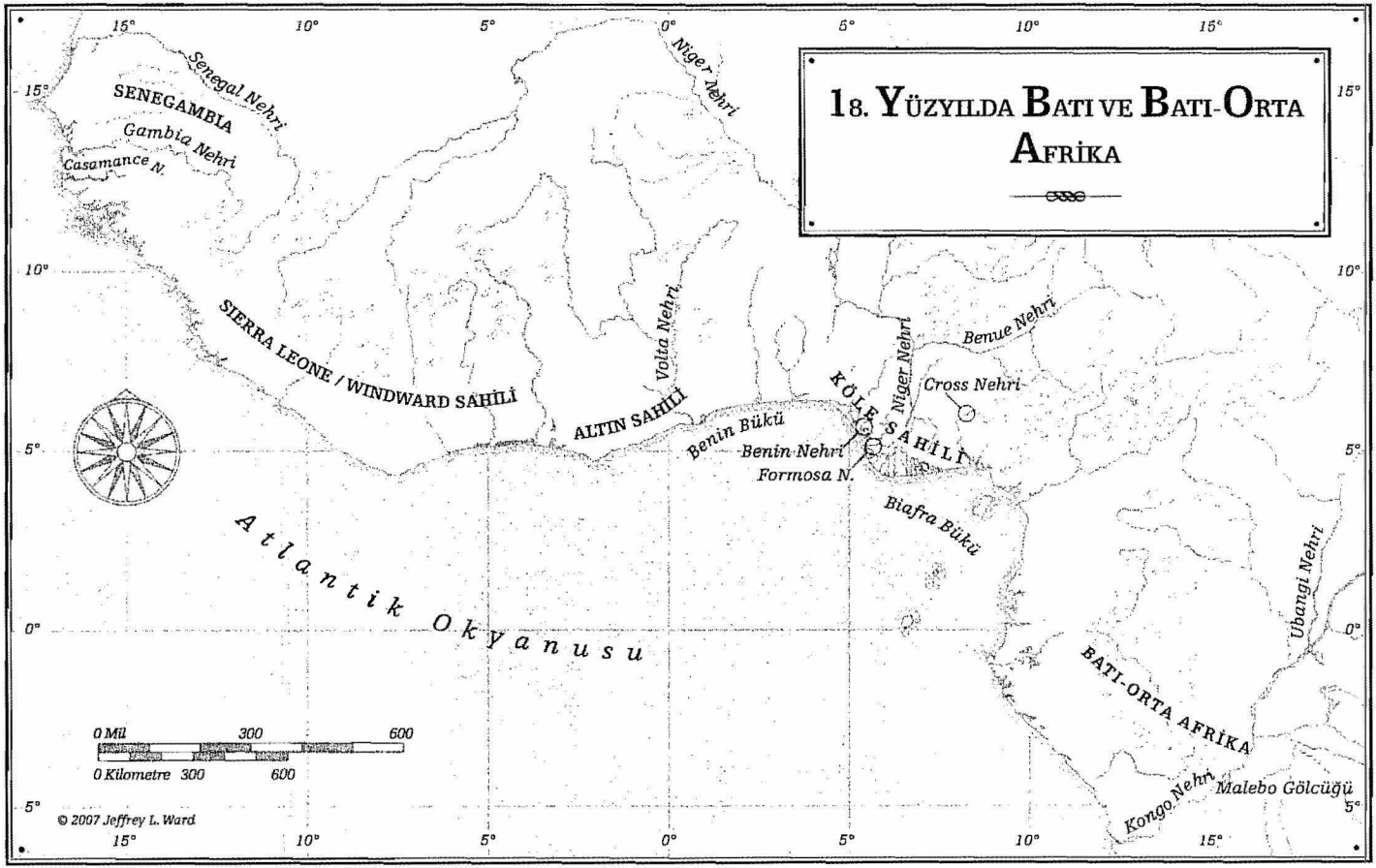
şık akrabalık düzeniyle haraçgüzar toplumlarda yaşayan yaklaşık 25 milyon insandı. En küçüğü devletsizdi, pek çoğu da orta büyüklükte ama bir dereceye kadar kendi içinde sosyal katmanlara ayrılmıştı; birkaçı da büyük, geniş toprakları, kazancı bol ticareti ve toplu orduları denetleyen sınıfa dayalı devletlerdi. Sonuncu toplum ötekiler üzerinde egemenlik kurmuş, onları haraca bağlamış, yerel özerklik ve toprakla işgücünün denetimini ellerinde tutmalarına izin verse de, ticaret ve savaş meselelerinde almaları gereken kararları ertelemek zorunda bırakmıştı.[5]

Kölelik bölgenin büyük toplumlarında eski ve yaygın kabul gören, genellikle savaş esirleri ve suçlulara özgü bir kurumdu. Köle ticareti asırlarca sürmüştü. 7. yüzyıldan 19. yüzyıla dek 9 milyondan fazla can Kuzey Afrika'daki Arap tüccar ve onların Müslüman müttefikleri tarafından yürütülen Sahra-aşırı ticarette kuzeye sevk edildi. Bu köleler çok gelişmiş ticari piyasalarda alınıp satılıyordu. Çoğu yerlerde Avrupalı köle tüccarı sahile geldiği zaman önceden var olan alışveriş çemberine girmiş, onları hemen değiştirmeye kalkmamışlardı.[6]

---

5 Bu ve temel ticari bölgeleri ele alan altıncı bölümde yorumlarından yararlandığım başlıca eserler: Walter Rodney, "The Guinea Coast", *The Cambridge History of Africa* içinde, ed. J.D. Fage ve Roland Olivier (Cambridge: Cambridge University Press, 1975), cilt 4, *From c. 1600 to c. 1790*; J.D. Fage, *A History of West Africa* (Londra: Cambridge University Press, 1969), 4. baskı; J.F. Ajayi ve Michael Crowder, *History of West Africa* (Londra: Longman, 1971, 1974), 2 cilt; Elizabeth Allo Isichei, *A History of African Societies to 1870* (Cambridge: Cambridge University Press, 1997); John Thornton, *Africa and Africans in the Making of the Atlantic World, 1400-1800* (Cambridge: Cambridge University Press, 1992; 2. baskı, 1998); Michael A. Gomez, *Exchanging Our Country Marks: The Transformation of African Identities in the Colonial and Antebellum South* (Chapel Hill: University of North Carlina Press, 1998); Paul E. Lovejoy, *Transformations in Slavery: A History of Slavery in Africa* (Cambridge: Cambridge University Press, 2000), 2. baskı; Christopher Ehret, *The Civilizations of Africa: A History to 1800* (Charlottesville: University of Virginia Press, 2002); Michael A. Gomez, *Reversing Sail: A History of the African Diaspora* (Cambridge: Cambridge University Press, 2005); ve Patrick Manning, *The African Diaspora: A History Through Culture* (New York: Columbia University, 2008). Değerli katkılarından yararlandığım diğer eserler: Herbert S. Klein, *The Middle Passage: Comparative Studies in the Atlantic Slave Trade* (Princeton: Princeton University Press, 1978) ve *The Atlantic Slave Trade* (Cambridge: Cambridge University Press, 1999); Johannes Postma, *The Atlantic Slave Trade* (Westport, Conn.: Greenwood Press, 2003). Bölgesel bazlı araştırmaların dökümü ileriki bölümlerde verilmektedir.

6 Manning, *African Diaspora*; Eric Wolf, *Europe and the People without History* (Berkeley: University of California Press, 1982), 206.


18. YÜZYILDA BATI VE BATI-ORTA AFRİKA
15°
10°
5°
0°
5°
10°
15°
Senegal Nehri
SENEGAMBIA
Gambia Nehri
Casamance N.
Niger Nehri
SIERRA LEONE / WINDWARD SAHİLİ
ALTIN SAHİLİ
Volta Nehri
Benue Nehri
Niger Nehri
Cross Nehri
KÖLE SAHİLİ
Benin Bükü
Benin Nehri
Formosa N.
Biafra Bükü
Atlantik Okyanusu
Ubangi Nehri
BATI-ORTA AFRİKA
Kongo Nehri
Malebo Gölcüğü
0 Mil 300 600
0 Kilometre 300 600
© 2007 Jeffrey L. Ward

Ancak, tarihçi Walter Rodney'in işaret ettiği gibi, köle sahipliği ve sınıf farkı en hızlı gelişimini daha çok Batı Afrika'nın, Atlantik ticaretinin en yoğun yapıldığı alanlarında gösteriyordu. Bunun bir nedeni köle gemisi kaptanlarının sözü geçen gruplarla ve güçlü reislerle, işgücü kaynaklarına hükmedebilen ve "malları" getirebilen kimselerle iş görmek istemesi, diğer nedeni de ticaretin seyri boyunca servetin ve güçlü teknolojilerin (bilhassa silahların) yine bu kimselerin elinde toplanmış olmasıydı. Daha küçük çaplı, daha eşitlikçi toplumlar bazı bölgelerde köle ticaretine dahil olabilirlerdi, oluyorlardı da, ancak onlar daha çok erzak için tarım ürünleri satarlardı. Silah ve barut satın alan daha kalabalık gruplar genellikle güçlü, merkezi ve askeri devletlere (örneğin Asanti, Dahomi, Oyo ve Nijer şehir devletleri ile Kongo) dönüşerek ateşli silahlarını komşularını boyunduruk altına almak için kullanıyorlardı; bu da bir sonraki misket tüfeği sevkiyatı karşılığında yeni köle kafilesi anlamına geliyordu elbet. Köle ticaretinin en yaygın olduğu yerlerde köleleri yakalama, barındırma ve taşımada yeni iş bölümleri geliştirilmişti. Tacirler gümrüğü, vergileri, fiyatlar ve esir akışını denetim altına alan etkili bir sınıf olmuşlardı. Eldeki köle sayısı ve Afrika toplumlarında kurum olarak köleliğin önemi Atlantik köle ticaretiyle birlikte büyüdü.[7]

18. yüzyılda Portekiz, İsveç, Danimarka ve Felemenklilerin, Fransızlar ile İngilizlerin hepsi kendi nüfuz alanlarına ve tercih ettikleri ticaret limanlarına sahiptiler, fakat zaman zaman farklı ülkelerden gelenlerle iş yapmalarına rağmen herhangi bir Avrupa ülkesinin tekelleşmesi Afrikalı tacirlerin çıkarına ters düşüyordu. Dolayısıyla, Anomabu'daki Afrikalı tacirlerin yeni bağımsızlığını kazanmış Amerikalılarla iş yapmaya devam etme hakları olduğunu bildirdikleri Amerikan Devrimi sonrasında Britanyalı tüccarın öğrendiği üzere, Afrika sahilinde yapılan alışveriş görece serbest ve rekabetçi olmaya devam etti. Aynı zamanda bu ticaretin gelgitleri de vardı, belli başlı iç savaşlardan sonra artar, yoğun alışverişin ardından bir bölgedeki köle arzı tükenince azalırdı.[8]

7 Walter Rodney, *A History of the Upper Guinea Coast, 1545-1800* (Oxford: Clarendon Press, 1970), 114.

8 *South Carolina Gazette*, 3 Ağustos 1784.

Köle ticareti bölgelere ve ticari ortaklara, bir de iki temel düzenlemeye göre değişiklikler gösterirdi: "Kale alışverişi" sırasında gemi kaptanları köleleri Altın Sahili'nde (bugünkü Gana) bulunan Cape Coast Kalesi gibi yerlerde yaşayan diğer Avrupalılardan satın alırdı; "tekne alışverişi" kalelerin olmadığı alanlarda yürütülür, alışveriş daha çok kanolar, çektiriler ve yelkenli filikalar kargoyu kıyıdan getirdikten sonra köle gemisinin ana güvertesinde yapılırdı. Bu tür ticarete bazen "Siyah alışveriş" adı da verilirdi, çünkü büyük ölçüde Afrikalı tüccarın, büyük tüccar devletlerin temsilcilerinin, bölgeden bölgeye orta çaplı hatta daha küçük grupların adına hareket eden başka kimselerin denetimindeydi. Kimi zaman iki ticaret türü yan yana yürürdü.

Senegambia

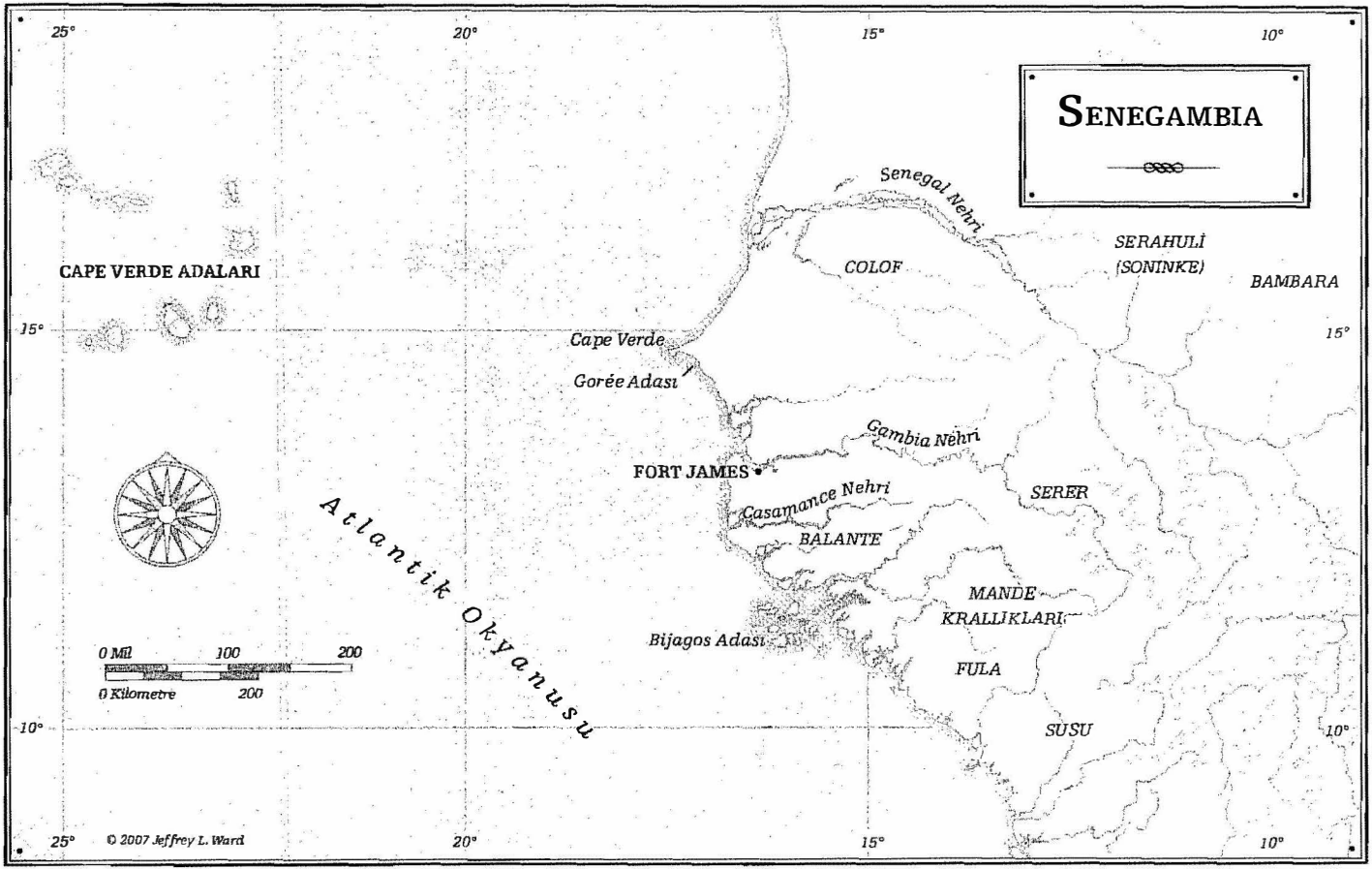
Malinke tacirlerinin gemiye getirdiği adam 1,82 boyunda uzunca, zayıf, 30 yaşlarına yakın biriydi, kafası ve sakalı savaş esirleri gibi sıfıra vurulmuştu. *Arabella* gemisinin kaptanı Stephen Pike satın almıştı onu ama sert, nasırlı, işe alışkın olduğundan emin olmak için ellerine bakmadığı anlaşılıyordu. Çünkü değildiler. Adamın adı Hyuba'ydı, Bin Salumena, Bin Hibrahema veya "Eyüp Suleiman oğlu, İbrahim oğlu."[9] "Muhammeden" yani Müslümandı, üstelik Futa Callon Krallığı'nda Senegal Nehri yakınındaki Bondu kasabasının imamının oğluydu. Kendi de köle ticareti yaptığı sırada kendine ve okuryazar din kardeşlerine kâğıt parası bulmak için kuşkusuz "pagan" olan "iki Zenciyi" satmaya çalışırken esir düşmüştü. Satın alındıktan sonra bir yolunu bulup Kaptan Pike'a durumunu anlatmayı başarmış, o da babasından fidye parasını bulmasını önermişti, gelgelelim ailesi çok uzakta oturuyordu, geminin yola çıkmasıysa an meselesiydi. Maryland'de halden anlayan, tahsilinden (15 yaşında Kuran'ı ezberlemişti) ve mağrur duruşundan etkilenen bir avukatın dikkatini çekmişti: "Adi bir köle olmadığını fark ettik." Adam İngiltere'ye gönderildi, odada bir

9 Daha modern transkripsiyon İbrahim oğlu Süleyman oğlu Eyüb ya da Ayuba Süleyman Diallo olur.

grup beyefendi aralarında para toplayarak özgürlüğünü satın aldılar. Olay büyük yankı uyandırdı; kral ve kraliçeyle, Montague Dükü ve daha niceleriyle tanıştırıldı. *Arabella* gemisine ilk binişinin üzerinden henüz 3 yıl geçmemişti ki Afrikalı soylu Kraliyet Afrika Kumpanyası tarafından Gambiya'daki James Fort'a götürüldü, ilk işi kendine kadın bir köleyle iki at satın almak oldu. Bunda'ya ve ailesinin yanına geri gittiğinde "sevinç" ve gözyaşları" içinde karşılandı. Babasının öldüğünü, karılarından birinin başka bir adamla düşüp kalktığını, ama beş çocuğunun hepsinin de sağ ve sağlıklı olduklarını öğrendi. Kraliyet Afrika Kumpanyası, yurduna döner dönmez adamın onların çıkarlarına hizmet edeceğini umut ediyordu. Onları hayal kırıklığına uğratmayacaktı.[10]

Batı Afrika'nın Avrupa'ya en yakın toprakları olan Eyüp bin Suleiman'ın memleketi Senegambia, Atlantik köle ticaretinde en uzun geçmişe sahip bölgeydi. Senegal Nehri'nden güneybatıda Cape Verde'ye, güneydoğuda Gambiya Nehri'ne ve daha güneyde Casamance Nehri'ne uzanan Senegambia, 480 kilometreden uzun bir kıyı şeridine yayılmıştı, iç bölgeleri sahile bağlayan üç büyük suyoluna sahipti. Kıyıda belli başlı dört Volof halkı yaşardı, bunların arasında Suleiman'ın soyundan geldiği, kıyı ile iç kesimler arasındaki ticareti ellerinde tutan Coloflar da vardı. Bu grupların krallarından çoğu Müslümandı, ama aynısı en azından 18. yüzyılın sonları ya da 19. yüzyılın başlarında halkın çoğu için geçerli değildi. Daha içerilerde Mande dilini konuşan Malinkeler yaşardı, onlar da Müslümandı; onların gerisinde Senegal Nehri havzasının ortasında Pöller (Müslüman göçerler) bulunuyordu, nehrin yukarısın-

10 Thomas Bluett, *Some Memoirs of the Life of Job, the Son of Solomon, the High Priest of Boonda in Africa, Who was a Slave about two years in Maryland; and afterwards being brought to England, was set free, and sent to his native Land in the year 1734* (Londra, 1734), 12-17, 44-48; Job ben Solomon'dan Mr. Smith'e, 27 Ocak 1735-1736, kaynak Donnan II, 455; Francis Moore, *Travels into the Inland Parts of Africa* (Londra, 1738), 69, 204-209, 223-224. Ayrıca bkz. Arthur Pierce Middleton, "The Strange Story of Job Ben Solomon", *William and Mary Quarterly*, 3rd Ser., 5 (1948), 342-350; Douglas Grant, *The Fortunate Slave: An Illustration of African Slavery in the Early Eighteenth Century* (Londra: Oxford University Press, 1968).


SENEGAMBIA
25°
20°
15°
10°
CAPE VERDE ADALARI
Senegal Nehri
COLOF
SERAHULİ
(SONINKE)
BAMBARA
Cape Verde
Gorée Adası
Gambia Nehri
FORT JAMES
Casamance Nehri
SERER
BALANTE
MANDE
KRALLIKLARI
Bijagos Adası
FULA
SUSU
Atlantik Okyanusu
0 Mil 100 200
0 Kilometre 200
© 2007 Jeffrey L. Ward

daysa Serahuliler (Soninke kabilesi). İç kesimde Bambaralar vardı, 17. yüzyılın sonlarında savaş ağası Kaladian Kulubali tarafından kurulmuş ve savaşçı yetiştiren bir topluma dönüştürülmüş bir krallıktı. Bölgenin orta güney kesiminde Sererler, daha güneydeyse çeşitli Malinke toplulukları görülüyordu. Başta sahil şeridinde olmak üzere bölgede dağınık yaşayan Balanteler ve kıyıdan açıktaki Bijago Adaları kabileleri gibi küçük topluluklar da vardı.[11]

İslam dini Senegambia'ya 9. yüzyılda yayılmaya başlamış, 18. yüzyıla gelene kadar hâlâ tartışılmakla birlikte bölgeyi belirleyen bir gerçekliğe dönüşmüştü. Aristokrat, militarist, binici Malinkelerin yayılmasıyla daha küçük çaplı kültürel grupların üyeleri genellikle köle olarak alınıp satılıyordu. Bijago erkekleri tutsak alındıklarında intihar etmeleriyle tanınmıştı. Müslüman olmayan topluluklara (veya yalnızca sözde Müslüman liderlere) karşı cihat 1720'lerde patlak vermiş ve 1740'ların ortalarına dek sürmüş, sonra 1780 ve 1790'larda tekrar alevlenmişti. Futa Callon cihadının sonucu olarak köle ihracatı bu iki dönemde de durmuş, ancak köleleştirme süreci zaman ve mekânda düzensiz devam etmişti. Örneğin Fula sığırtmaçları 1720'lerde Susu reislerine başkaldırmış ve toprakların bir kısmının denetimini ele geçirmeyi başarmışlardı. Köleleştirmeye karşı direniş şiddetle sürüyordu ve köle gemilerinde de kendini gösteriyordu.

Diğer sıradan halk, özellikle Gambiya Nehri dolaylarından, en azından köle olmaktan kurtulmak uğruna zamanla İslam dinine geçti. Bu arada Dyula tacirleri, klasik gezgin aracılar, iş yaptıkları insanların dinini değiştirip yeni yerleşimler kurdukça Müslümanlık da ticaret sayesinde yayılıyordu. Köleler üç ayrı su havzasından gelirdi: sahil, yukarı Senegal ve Gambiya Nehri vadileriyle Orta ve Yukarı Nijer dolaylarından. Çoğu tarım üreticisi ve sığırtmaçtı, Batı Atlantik ailesine bağlı diller konuşurlardı. Senegambia'da buluşan, çarpışan ve işbirliği yaparak sonunda bölgeyi değişime uğratan İslami/Saharalı ve

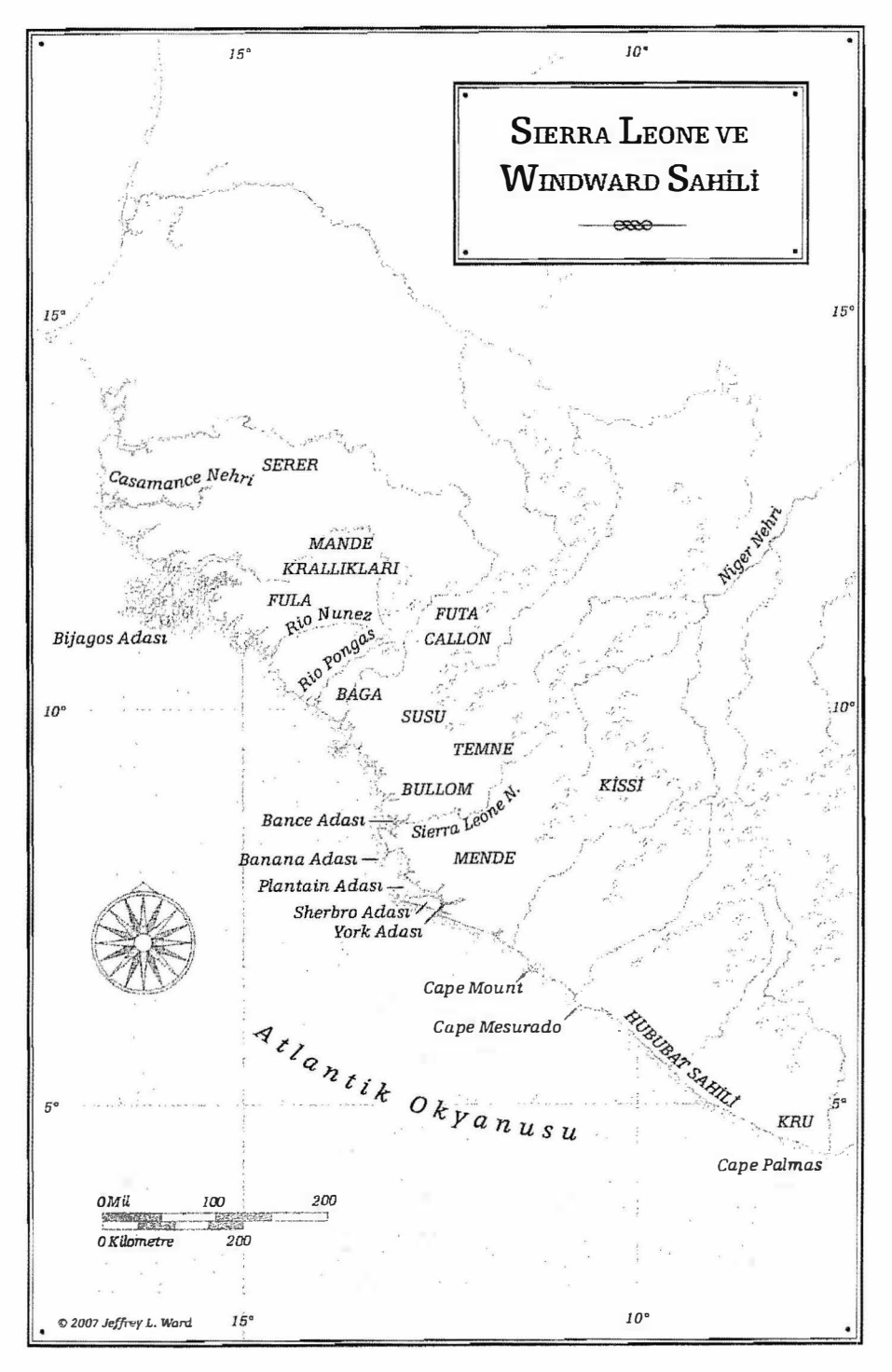
11 Richard Roberts, *Warriors, Merchants, and Slaves: The State and the Economy in the Middle Niger Valley, 1700-1914* (Stanford, Calif.: Stanford University Press, 1987), blm. 3.

Avrupalı/Atlantik güçler Gine'nin başka kesimlerine göre daha fazlaydı. 18. yüzyıl içerisinde bu bölgeden yaklaşık 400 bin köleleştirilmiş insan köle gemilerine satılarak Yenidünya'ya gönderildi; bunların yarısı Britanya ve Amerikan gemilerinde yolculuk etmişti. Eyüp bin Suleiman, köleliği döneminde Ara Geçiş'i ters yönde geçtiği ve yurduna döndüğü bilinen iki kişiden biriydi.[12]

Sierra Leone ve Windward Sahili

1750'lerde Sierra Leone sahilindeki "büyük adamlardan" biri Henry Tucker'dı, serveti, nüfuzu, mevkii ve endamıyla büyüktü. Ucuz Beyaz kadın taciri Nicholas Owen, "şişman ve kibar konuşan bir adam," demişti patronu hakkında. Tucker kuşaktan kuşağa kıyı ticareti yapan, 1680'lerde York Adası'nda Kraliyet Afrika Kumpanyası'nın temsilciliğini yapmış Peter Tucker ile Afrikalı karısının kurduğu bir ailenin üyesiydi. İki kültürlü melez tacir Henry İspanya, Portekiz ve İngiltere'ye seyahat etmişti. Kendisi "İngiliz tarzına göre" yaşar, evini kalaylı tabaklar ve gümüş takımlarla süslerdi. Gardırobu rengârenk giysilerle doluydu. Köle ticaretinden muazzam para kazanmış ve kendine koca bir kasaba inşa ettirmişti; orada 6, 7 karısı ve çok sayıda çocuğuyla, onlardan daha fazla köleleri ve ırgatlarıyla ("grumetto") birlikte yaşıyordu. Anlaşıldığı kadarıyla herkesin ona borcu vardı, buysa dilediği zaman herhangi birini borcu yüzünden köle olarak satabilmesi demekti. Dolayısıyla "onun emrine girme talihsizliğini yaşayan herkesin hürmet edip korktuğu" biriydi. Owen ayrıca Tucker "Avrupalılar arasında kibar bir tacir rolü oynar ama Siyahlar arasında bunun

12 Sylviane A. Diouf, *Servants of Allah: African Muslims Enslaved in the Americas* (New York: New York University Press, 1998) 164-166; Michael A. Gomez, *Black Crescent: The Experience and Legacy of African Muslims in the Americas* (Cambridge: Cambridge University Press, 2005), 68-70; James F. Searing, *West African Slavery and Atlantic Commerce: The Senegal River Valley, 1700-1860* (Cambridge University Press: New York, 1993); Boubacar Barry, *Senegambia and the Atlantic Slave Trade* (Cambridge: Cambridge University Press, 1998); Donald R. Wright, *The World and a Very Small Place in Africa* (Londra: ME Sharpe Inc., 2004).


Sierra Leone ve Windward Sahili
15°
10°
15°
15°
10°
10°
5°
5°
Casamance Nehri
SERER
MANDE
KRALLIKLARI
FULA
Rio Nunez
FUTA
CALLON
Bijagos Adası
Rio Pongas
BAGA
SUSU
TEMNE
BULLOM
KİSSİ
Bance Adası
Sierra Leone N.
Banana Adası
MENDE
Plantain Adası
Sherbro Adası
York Adası
Cape Mount
Cape Mesurado
HUBUBAT SAHİLİ
KRU
Cape Palmas
Niger Nehri
Atlantik Okyanusu
0 Mil 100 200
0 Kilometre 200
© 2007 Jeffrey L. Ward

tam zıddını" sergiler diye eklemişti. Kaptan John Newton onu Windward Sahili'ndeki yegâne dürüst tacir olarak görürdü. Tucker, kaptanlarıyla yemek yiyip şarap içtiği gemilerden sayılamayacak kadar çok köle satın alırdı. 1750'lerin ortasında zenginliği sayesinde bölgenin "Krallarının üstünde" bir konuma gelmişti.[13]

Tucker'ın bölgesi Sierra Leone ile Windward Sahili, bazen alt bölgelerine Hububat Sahili, Fildişi Sahili ve Malaguetta Sahili gibi isimler verilse de Yukarı Gine Sahili olarak anılırdı. Bu topraklar Casamance Nehri'nden itibaren bir yağmur ormanı bölgesi ve birkaç korunaklı liman boyunca Altın Sahili'nin ucundaki Assini liman kentine uzanır, bugünkü haritaya göre Gine-Bissau, Gine, Sierra Leone, Liberya ve Fildişi Sahili'ni içine alırdı. 18. yüzyılda bu bölgedeki ticaret Gine sahil şeridinin diğer kesimlerine göre daha çeşitliydi, kölelerin yanında kola cevizleri, balmumu, boya ağacı, altın, malaguetta biberi ve yüksek kaliteli fildişini de kapsardı. Köle gemisi kaptanları Ara Geçiş boyunca erzak olarak kullanacakları pirinci almak için burada epey zaman harcarlardı.

Bölgenin insan coğrafyası Batı Afrika'da en karmaşıklardan biriydi, çünkü burada birkaç büyücek devlet ve birkaçı hariç çoğu Müslümanlığa geçmemiş irili ufaklı devletçikler ile kültürel topluluklar mozaiği yer alırdı. İnsanların çoğu küçük ölçekli, eşitlikçi, komün köylerinde yaşar, çiftçilik, balıkçılık ve avcılıkla geçinirdi. Belirli yerlerde kadınlar özel yetkilere sahip görünüyorlardı, Sande ve Bundu gibi gizli derneklere bile üyeydiler. Siyasal özerklik Henry Tucker gibi tacirlerin kıyılarda kendilerine yer edinmesine, üretimi düzenlemesine, iç bölgelerle alışveriş yaparak servet ve güç elde etmesine fırsat vermişti.

Baga, Bullom ve Krular gibi çeşitli küçük gruplar kıyı boyunda yaşarlardı; içerilerde daha kalabalık kabileler olan Su-

13 Nicholas Owen, *Journal of a Slave-Dealer: A View of Some Remarkable Axedents in the Life of Nics. Owen on the Coast of Africa and America from the Year 1746 to the Year 1757*, ed. Eveline Martin (Boston: Houghton Mifflin, 1930), 76; John Newton, *Journal of Slave Trader, 1750-1754*, ed. Bernard Martin ve Mark Spurrell (Londra: Epworth Press, 1962), 43.

sular, Temneler ve Mendelerin yanı sıra giderek Müslümanlaşan Fulbe ve Callonke toplulukları vardı. İç bölgelerdeki küçük gruplara, ikisi de kültürel açıdan Mendelere benzeyen Golalar ile Kissiler ve İbau ile Limbalar gibi onlarca kabile de dahildi. 16. yüzyıl sonu ve 17. yüzyıl başındaki Manneh Savaşları'nda Mande dilini konuşanlar küçük topluluklardan bazılarını köleleştirmiş, ama kendileri de Susular ile Fulbelerin istilasına uğramıştı. Futa Callon'un Müslüman teokrasisi yerel dinlere bağlı gruplara karşı saldırılar düzenleyip onları kuzeyde Müslüman tacirlere veya güneyde kıyı ticareti yapanlara satmaya devam ettikçe, İslam dini Senegambia'nın ötesine geçerek Sierra Leone ve Windward Sahili'nin içlerine doğru yayılıyordu. 18. yüzyılda aşağı yukarı 460 bin insan köleleştirilmiş ve bu geniş bölgeden dışarı sevk edilmişti; bu rakam yüzyıl genelindeki sayının %6,5'u kadardı. Bunların % 80'inden fazlası Atlantik aşırı yolculuklarını Britanya ve Amerikan köle gemilerinde yapmıştı.[14]

Altın Sahili

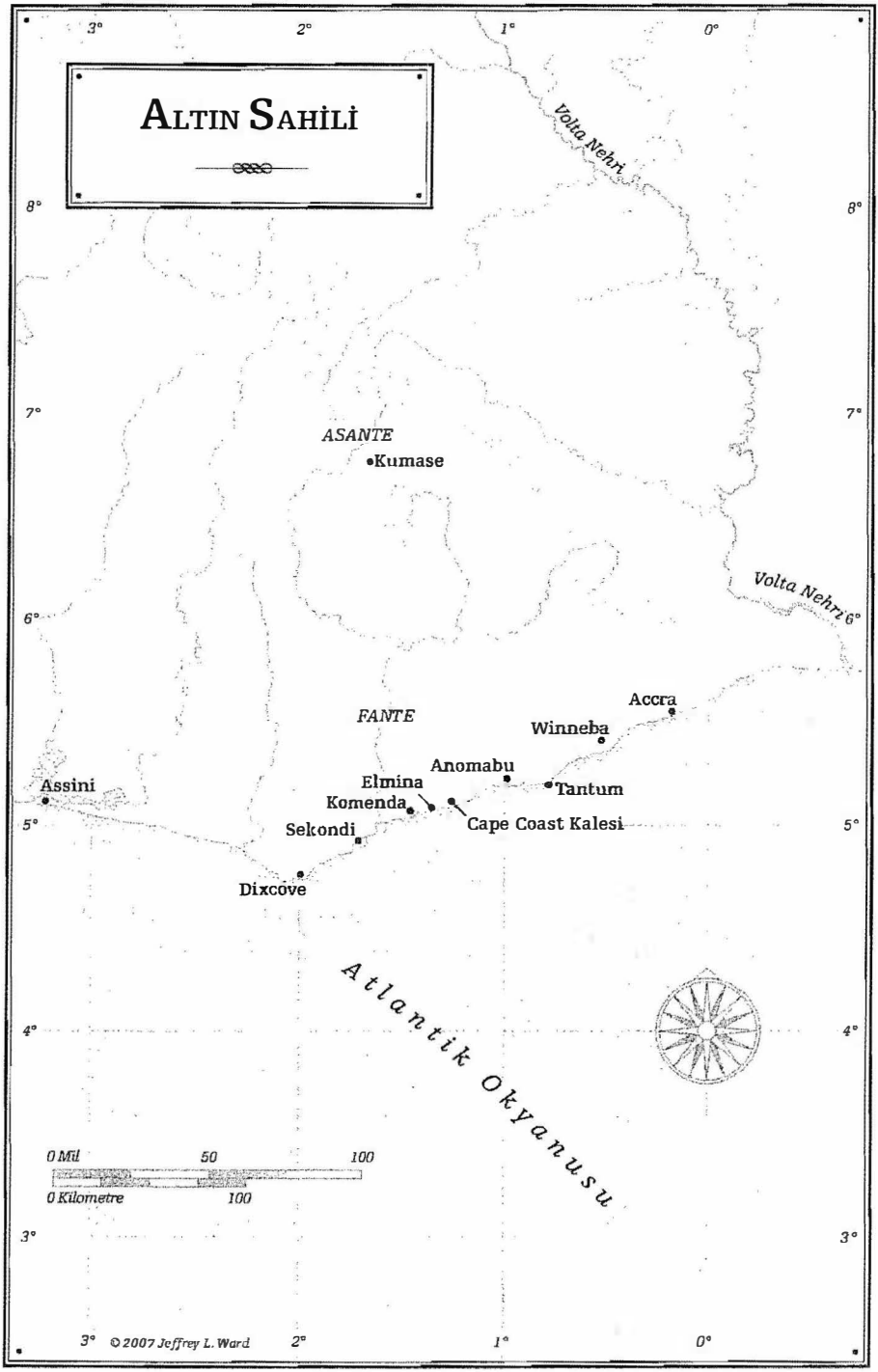
Altın Sahili'nin içlerinden Fort Komenda'ya geldiğinde John Kabes Afrikalı tacirleri "fırçalamaya" başlamıştı. Aptalsınız diye bağırıyordu avaz avaz. Sattıkları kölelere istedikleri fiyat çok fazlaydı. Her zamanki gibi 100 gram altına satmak yerine 170 gram istemeye nasıl cüret ederlerdi? Afrika'daki Eguafo devleti ya da Büyük Commany ile Avrupalı köle tacirleri arasında aracılık yaptığı 1683'ten beri hep olduğu üzere 1714 yılında da sıkı bir pazarlığa girişti. İngilizler, Felemenkler ve Fransızlar ona bir yanaşır, bir lanet okurlardı. Kabes olmadan

14 Walter Hawthorne, *Planting Rice and Harvesting Slaves: Transformations along the Guinea-Bissau Coast, 1400-1900* (Portsmouth, N.H.: Heinemann, 2003), blm 3; George E. Brooks, *Eurafricans in Western Africa: Commerce, Social Status, Gender, and Religious Observance from the Sixteenth to the Eighteenth Century* (Athens, Ohio: Ohio University Press, 2003), 178, 246-247; Rosalind Shaw, *Memories of the Slave Trade: Ritual and the Historical Imagination in Sierra Leone* (Chicago: University of Chicago Press, 2002); L. Day, "Afro-British Integration on the Sherbro Coast, 1665-1795", *Africana Research Bulletin* 12 (1983), 82-107; Rodney, "The Rise of the Mulatto Traders", *History of the Upper Guinea Coast*.

"hiçbir iş görülmezdi," demişti bir İngiliz; Felemenkli biri de dönek bir adam ve "düpedüz ödlek" diye homurdanıyordu; beklenti içindeki Fransız "büyük ödül" vaat ettiklerini söylemişti. Daha çok İngilizlerle çalışırdı, uzun yıllar Kraliyet Afrika Kumpanyası'nda görev yapmıştı ama o günün deyimiyle şirketin memuru olmamıştı. Kendi adına açıkgöz bir işbitiriciydi. Onunla birlikte çalışmayı beceremeyen şirketin üç temsilcisini işten attırmıştı. Şirket yetkililerinden biri 24 kilometre uzaktaki Cape Coast Kalesi'nde bulunan yöneticilere "Adamı kaybedersek buradaki menfaatimiz de kaybolur," diye yazmıştı. Gerçekten de Fort Komenda'yı *inşa eden* işgücünü, ocaklardan taş çıkaran ve muazzam binanın iskeleti için ağaç kesen adamları seferber eden Kabes'ten başkası değildi. Yakındaki Fort Vredenburg'a yerleşmiş Felemenkliler kalenin inşaatına karşı çıkıyorlardı. Kabes bu nedenle onları razı etme çabasıyla birçok askeri sefer düzenlemişti. Bunların sonucunda kalenin etrafında büyükçe bir kasaba kurdu. Ama en önemlisi köle ticaretine koyuldu. Binlerce esir Fort Komenda'nın kapılarından geçerek birbiri ardına yanaşıp açılan köle gemilerine biniyordu. 1722 yılında öldüğü zaman Kabes kendi çabasıyla egemen güç olmuştu, Akan halkı arasında siyasal gücün en yüksek simgesi olan kendi "taburesinin" sahibi tacir-prensti.[15]

Altın Sahili halkı Avrupalılarla uzun süredir, bölgenin adından da anlaşıldığı üzere, öncelikle parlak değerli maden ticareti yapıyorlardı; ilki 1482 yılında Portekizliler tarafından altın stoklarını Flemenkli, Fransız ve İngiliz rakiplerden korumak üzere inşa edilmiş El Mina olan devasa kaleleri ve açgözlülüğü bu ticaret besliyordu. Sonunda Avrupa'nın diğer denizci devletleri de Kabes gibi adamların yardımıyla kendi istihkâmlarını inşa ya da zapt etmişlerdi; bunun sonucunda 800 kilometrelik kıyı şeridi batıda Assini liman şehrinden do-

15 Fort Komenda hikâyeleri, 23 Ekim 1714; "Diary and Accounts, Commenda Fort, In Charge of William Brainie, 1714-1718", kaynak Donnan II, 186; David Henige, "John Kabes of Kommenda: An Early African Entrepreneur and State Builder", *Journal of African History* 13 (1977), 1-19. Henige şöyle yazar: "Kraliyet Afrika Kumpanyası çalışanlarından ve kuşkusuz şirkete yararlı hizmetlerde bulunan biriydi Kabes. Fakat şirketin 'uşağı' değildi, zaten kendisini öyle görmüyordu." (10).


ALTIN SAHİLİ
3°
2°
1°
0°
8°
7°
6°
5°
4°
Volta Nehri
ASANTE
Kumase
FANTE
Accra
Winneba
Anomabu
Elmina
Komenda
Tantum
Cape Coast Kalesi
Sekondi
Assini
Dixcove
Atlantik Okyanusu
0 Mil 50 100
0 Kilometre 100
© 2007 Jeffrey L. Ward

ğuda Volta ırmağına kadar, bugün Fildişi Sahili'nin doğu kesiminden Gana'nın çoğunu kapsayan topraklar boyunca tahkimat duvarlarıyla örülmüştür.

İngilizlerin kaleleri ve ticari kuruluşları Dixcove, Sekondi, Komenda, Anomabu, Accra ve Tantum'daydı; operasyonlarının merkeziyse Cape Coast Kalesi'ydi. Tacirler bu ileri karakollardan aldıkları mahkûmları, diğer bir deyişle, Siyah altını gemilerin dip güvertelerine yüklerdi. Kale inşaatları Kabes ve John Konny gibi *abirempon* yani "büyük adamları" olan mini devletleri meydana getirmişti. 1700 yılında Altın Sahili'nde yaşayan insanların çoğu en geniş kültürel grup olan Akanlara mensuptular (öbürleri Guanlar, Ersiler ve Ga kabilesiydi). Akanlar da kendi içlerinde rakip, genellikle düşman devletlere bölünmüşlerdi; bunlardan Denkyira, Akvamu ve Akyem yüzyılın başlarında Avrupa'dan aldıkları ateşli silahlar sayesinde kıyı boyunca önem kazandılar. Yeni seçkin sınıfa "ateşli silahın efendileri" anlamına gelen *avurafam* deniyordu. Siyasal güç tüfeğin namlusundan çıkmıştı.

Bölgenin en kudretli topluluğu, 1680'den sonraki yükselişleri Batı Afrika'nın en sağlam sınıflara ayrılmış ve merkezi devletlerinden birini kuracak olan Asantelerdi. Osei Tutu "büyük adamlardan" oluşan bölgesel işbirliği kurmuş, *sika dva* yani altın taburenin simgelediği *asantehene* ya da esas reis olarak çeşitli kültürel toplulukları yavaş yavaş kendi merkezi otoritesinin altına alıyordu. Yeni Asante efendileri kıyıdaki mini devletlerden birkaçını 1717'de dize getirmiş (1742 yılında Accra ile Adangme'yi de bunlara eklemiş) durumdaydılar, daha küçük toplulukları da fethederek kuzeye doğru yayılmayı sürdürüyor, Hausa tacirlerinin eşliğinde kuzeye ve güneyde sahilde bekleyen tacirlere köleler gönderiyorlardı. Asanteler savaşta ustaydılar, zaten adları da "savaş sebebiyle" anlamına gelen *osa nit* deyişinden türetilmişti. "Asıl" Asantelerin köleliğe esir olmayacakları söylenirdi. Güçlü Asante ordusu 1780'de 80 bin askere sahipti, bunların yarısı tüfekli piyadelerdi. 18. yüzyıl içerisinde yaptıkları köle ticareti asıl hedefleri olmaktan çok savaşçılıklarının ve devlet kurmalarının bir sonucuydu. Buna karşın altın madeniyle uğraşmak yerine köle yakalamak za-

manla daha kârlı bir iş olmuştu. Her ne kadar bağımsız da olsalar Asanteler de köle ticaretinin güvenilir oyuncuları ve Avrupalıların değerli ortakları haline geldiler.[16]

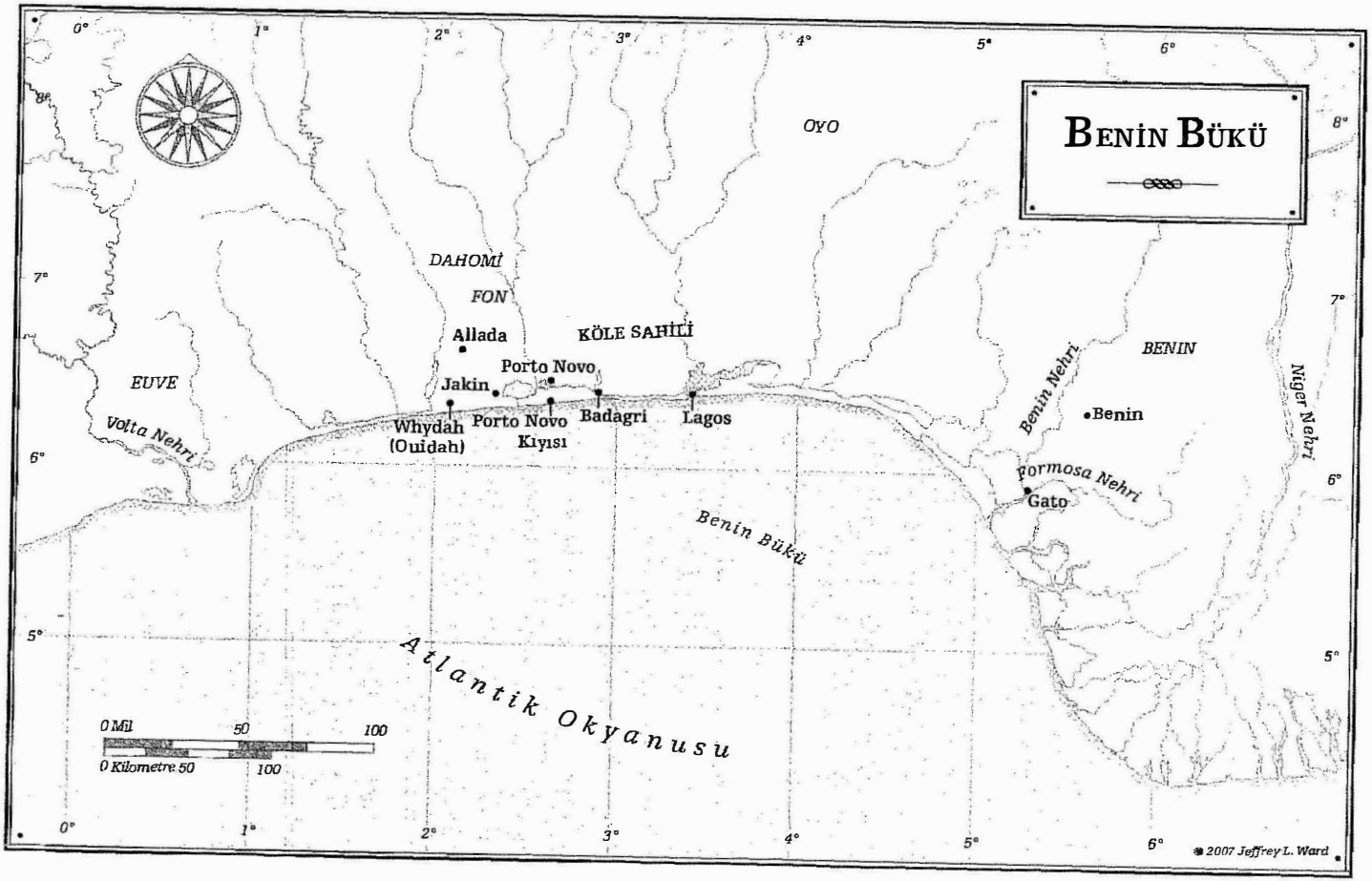
Belli başlı oyunculardan biri de kıyıdaki Fantelerdi, 19 bağımsız devletten kurulu konfederasyonları Asantelere tepki olarak gelişmişti. Fanteler kimi zaman Britanyalılar ile antlaşmalar imzalasalar da çeşitli bandıralı gemilerle ticaret yapmaya devam ediyorlardı. Köle ticaretine hizmetlerini, iç bölgelerden gelen insanları satıp gemilere ücret karşılığı adamlarını kiralamak suretiyle türlü yollardan yerine getiriyorlardı. Anasoylu kabilelerden kurulu Fanteler yenilmez askeri hünerlerini, hayli ticarileşmiş bir yörüngeye oturmuş olan yerel özerkliklerini korumak için kullanırlardı. İç bölgedeki Assante ile kıyıdaki İngiliz köle tacirleri arasında aracı görevi görürlerdi. Köleliğin kaldırıldığı 1807 yılında Assanteler tarafından fethedilene dek bağımsız kaldılar. 18. yüzyıl boyunca Altın Sahili 1 milyonu aşkın köle üretmişti, bunların yaklaşık %15'i Batı Afrika'dan sevk edildi. Üçte ikisinden fazlası Britanya ve Amerika bandıralı gemilerle taşındı.[17]

Benin Bükü

Formosa Nehri'nin ağzındaki balıkçı köyünde genellikle telaşlı bir faaliyet sürerdi, ama 1763'ün bu gününde esrarengiz

16 Yaw M. Boateng, *The Return: A Novel of the Slave Trade in Africa* (New York: Pantheon Books, 1977), vii.

17 Ray A. Kea, *Settlements, Trade, and Polities in the Seventeenth-Century Gold Coast* (Baltimore Johns Hopkins University Press, 1982); Kwame Yeboa Daaku, *Trade and Politics on the Gold Coast: 1600-1720: A Study of the African Reaction to European Trade* (New York: Oxford University Press, 1970); Rebecca Shumway, "Between the Castle and the Golden Stool: Transformations in Fante Society, 1700-1807", doktora tezi, Emory University, 2004; William St. Clair, *The Grand Slave Emporium: Cape Coast Castle and the British Slave Trade* (Londra: Profile Books, 2006). Ayrıca bkz. Peter C.W. Gutkind'ın iki makalesi: "Trade and Labor in Early Precolonial African History: The Canoemen of Southern Ghana", *The Workers of the African Trade*, ed. Catherine Coquery-Vidrovitch ve Paul E. Lovejoy (Beverly Hills: Sage, 1985), 25-50; "The Boatmen of Ghana: The Possibilities of a Pre-Colonial African Labor History", *Confrontation, Class Consciousness and the Labor Process*, ed. Michael Hanagan ve Charles Stephenson (New York: Greenwood Press, 1986) 123-66.


BENİN BÜKÜ
OYO
DAHOMİ
FON
EUVE
KÖLE SAHİLİ
Allada
Porto Novo
Jakin
Whydah
(Ouidah)
Porto Novo
Kıyısı
Badagri
Lagos
BENIN
Benin Nehri
Benin
Niger Nehri
Formosa Nehri
Gato
Volta Nehri
Benin Bükü
Atlantik Okyanusu
0 Mil 50 100
0 Kilometre 50 100
0°
1°
2°
3°
4°
5°
6°
7°
8°
© 2007 Jeffrey L. Ward

bir sessizlik hâkimdi. Üç kişi küçük bir kanoyla ta uzaklardan gelmişlerdi, nasıl bir tehlike içinde olduklarını bilmiyorlardı. Benin Bükü açıklarında demirlemiş yatan, etrafı 10 savaş kanosuyla çevrili brigantino tipi koca gemiye hayretle bakmış olmalıydılar. *Briton* daha da uzaktan gelmişti. Liverpool tüccarından John Welch (ya da Welsh) ile Edward Parr'a ait geminin kaptanı da William Bagshaw'du. Bazıları 6 ila 8 arasında değişen döner tüfek (küçük top) sığacak kadar büyük olan savaş kanoları nehrin yukarısından gelmişti; köle ticaretiyle uğraşan "bir tür korsan amiral" olan Kaptan Lemma Lemma adında bir adama aittiler. Nehrin aşağısında yaşayan insanlar Lemma Lemma'yı "insan avcısı veya hırsızı" olarak görürdü; herkes "ne zaman onun savaş kanolarını görse korkuya kapılırdı." Avrupalı Gine gemilerinin önde gelen köle tedarikçilerinden biriydi; zaten Kaptan Bagshaw'un da on gündür yemek ve içecek ikram ederek, satışları artırmak için onu *dashee* yani armağanlara boğarak konukseverlik göstermesinin nedeni de buydu.

Lemma Lemma köle gemisinin güvertesinden kürek çeken yabancıları görmüştü, kendi kanocularına onları yakalamalarını buyurdu. Adamlar ustalıkla suya atlayarak, biri ihtiyar, diğer genç iki erkekle genç bir kadından oluşan 3 kişiyi ele geçirdiler, onları güverteye getirerek Kaptan Bagshaw'a satılık esir olarak sundular; kaptan gençleri satın aldı ama yaşlısını istemiyordu. Lemma Lemma ihtiyarın kanolarından birine götürülmesini söyleyip emir verdi: "Kafası sandalın oturaklarına yatırılıp uçurulacak," sonra da kafayla gövde denize atılacaktı. Kaptan Bagshaw onun çocuklarını Virginia'nın Rappahannock kasabasına götürdü.[18]

Volta Nehri ile Benin Nehri arasında uzanan (bugünkü Togo, Benin ve Güneybatı Nijerya) Benin Bükü'nün 18. yüzyılda köle ticareti bölgesi olarak çalkantılı bir geçmişi vardı. Ondan önceki yüzyılda Avrupa'dan yapılan ateşli silah sevkiyatında

18 James Field Stanfield, *Observations on a Guinea Voyage, in a Series of Letters Addressed to the Rev. Thomas Clarkson* (Londra: James Phillips, 1788), 20; Henry Ellison röportajı, kaynak *Substance*, 218-219; Henry Ellison'ın ifadesi, 1790, kaynak *HCSP*, 368-369, 383.

Benin en çok yere sahip ilk krallıklardan biriydi. Ne var ki Asantelerin tersine Benin halkı o silahları kullanacak organizasyon kurma kapasitesine sahip değillerdi, çok geçmeden inişe geçtiler. Sahile yakın, bir zamanlar gelişkin bölgelerinde nüfus azaldı, toprakları ekilmedi. Benin de Kaptan Lemma Lemma tarafından köle gemilerine bağlanan çeşitli bağımlı devletler ile toplumların odak noktası olarak kalacaktı.

Bölgedeki başlıca kültürel gruplar batıda 100'ü aşkın küçük, özerk köy topluluğundan oluşan Euveler, ortada (aslen iç bölgelerden gelen) Fonlar ve iç kesimlerin doğusunda büyük Oyo İmparatorluğu'na egemen olan Yorubalardı. 18. yüzyılın başlarında köle ticaretinin yapıldığı başlıca limanlar Ouidah ve Jakin ile Allada limanıydı. Buralardaki yönetim 1720 ve 1730'larda Fonların eline geçip Dahomi'ye dahil edilene dek bağımsızdı. Madem Dahomilerin kralı Agaca aracıları safdışı bırakmıştı, vârisleriyle birlikte sağlam, merkezi ve görece randımanlı bir devlet kurabilir, köleleri doğrudan gemilere sevk eden sistematik akınlar düzenleyebilir, hukukun işleyişini çarpıtabilirdi; öte yandan sınırlı olanaklara sahip iç bölgelerden ticaret yapmak uzun vadede köle kapasitesini azaltacaktı. Dahomiler efsanevi kadın savaşçılardan kurulu daimi bir orduya sahiptiler, buna rağmen 1730'larda (1747'den sonra düzenli olarak) kendilerinden daha güçlü, merkezdeki askeri kuvvetini atlardan, atlı birliklerden ve geniş çayırlardan alan komşu Oyolara haraç ödemeye başladılar. Sahra-aşırı köle ticaretinin kuzeyden güneye uzanan kervan yollarını uzun zamandır birbirine bağlayan Yorubalar, 1770 yılına gelindiğinde Badagri'deki Porto Novo'nun ve her ne kadar 1790'larda başlayan kendi çöküşleri nedeniyle malları azalsa da 18. yüzyılın sonlarında Lagos'un denetimini ellerinde tutuyorlardı. Benin Bükü 18. yüzyılda toplamda 1,4 milyon kölenin ihracatına sahne oldu; bu toplam ticaretin beşte birine yakındı, ama bölgeden nakledilenlerin yalnızca %15 kadarı artık daha doğudaki limanlara uğrayan Britanya ve Amerikan köle gemileriyle taşınmıştı.[19]

19 C.W. Newbury, *The Western Slave Coast and its Rulers* (Oxford: Clarendon Press, 1961); Patrick Manning, *Slavery, Colonialism and Economic Growth in*

Biafra Bükü

Antera Duke 18. yüzyılın sonlarında Biafra Bükü'ndeki Eski Calabar'da önde gelen Efik tacirlerdendi. Calabar Nehri ağzından yaklaşık 32 kilometre uzakta, Duke Town'da yaşardı. Zamanla zenginleşip köle ticaretine ve şehrin işlerine hükmeden yerel Ekpe (Leopar) Derneği'ne üye oldu. "Oyunlar" dediği toplu müzik, şarkı ve dans partilerine katılıyordu. Cenaze törenleri düzenliyordu; bu törenler arasında, kendi gibi hatırı sayılır adamlar için yapılan, kölelerin ruhlar dünyasında efendilerine eşlik etmeleri için kellelerinin koparıldığı kurban ayinleri de vardı. "Ağız dalaşlarını" ve "boş lafları", yani ufak tefek tartışmalarla büyük kavgaları o yatıştırırdı. Hatta köle gemisi kaptanı Edward Aspinall'in "büyük törenle" gömülmesine bizzat nezaret etmişti. Sayıları bazen aynı anda 5'i, 6'yı bulan evinde ağırladığı kaptanların ardı arkası kesilmez, gece geç saatlere kadar onlarla *mimbo* (palmiye şarabı) içer, ziyafet çekerdi. Bunun karşılığında kaptanlar kocaman evinin işlerini yapacak marango-zlarla yapı ustalarını ona gönderirlerdi.[20]

Seven Fathoms Point'ten gelen top gümbürtüsüne kulak veren Antera Duke, bir köle gemisinin veya ona ait bir teknenin

---

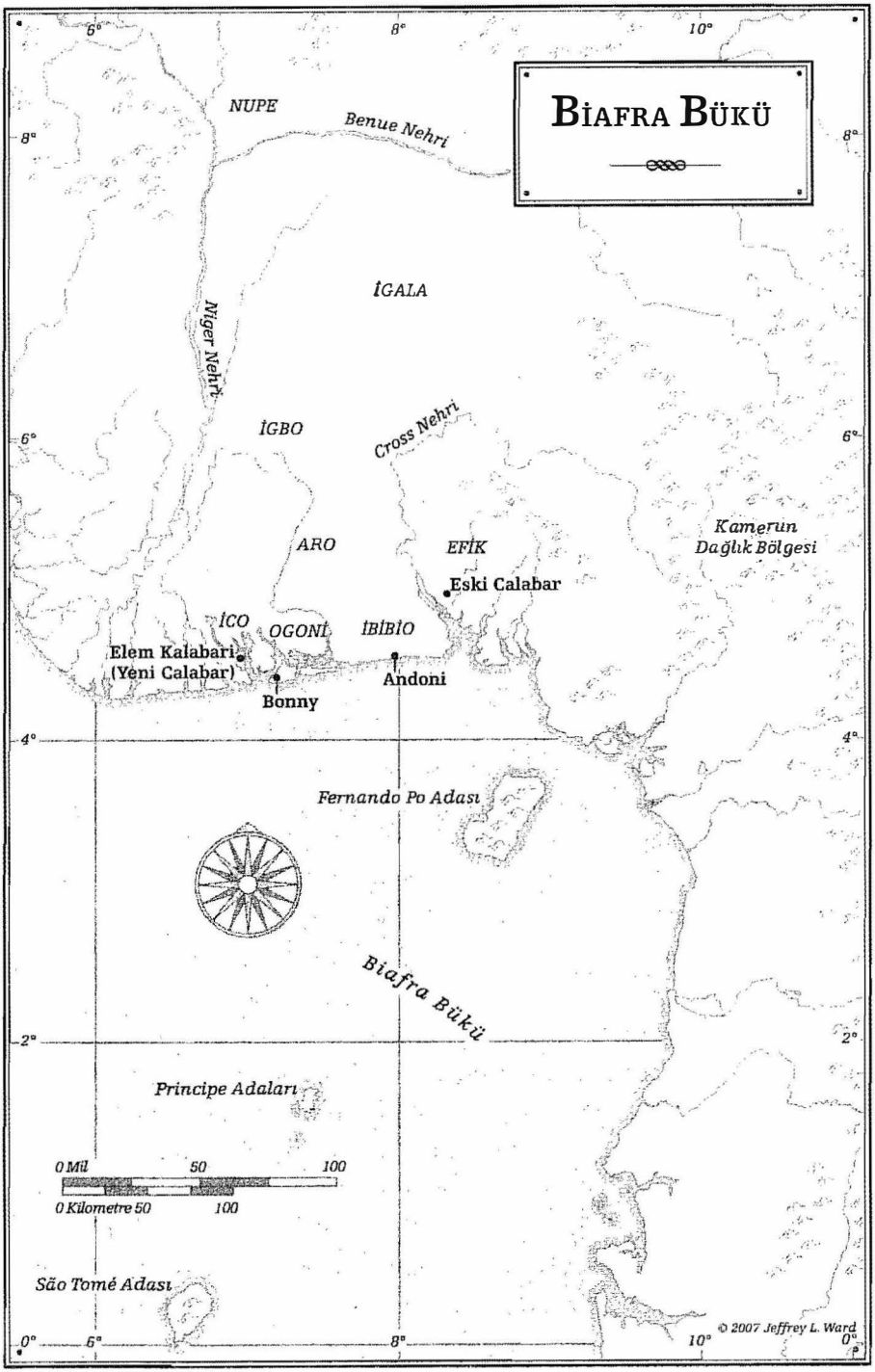
Dahomey, 1640-1960 (Cambridge: Cambridge University Press, 1982); Robin Law, *The Slave Coast of West Africa 1550-1750: The Impact of the Atlantic Slave Trade on an African Society* (Oxford: Clarendon Press, 1991); Robin Law, *The Oyo Empire, c.1600-c.1836: A West African Imperialism in the Era of the Atlantic Slave Trade* (Oxford: Clarendon Press, 1977); Robin Law ve Kristin Mann, "West Africa in the Atlantic Community: The Case of the Slave Coast", *William and Mary Quarterly*, 3rd Series, 54 (1999), 307-34.

20 Antera Duke'un günlüğü iki biçimde ortaya çıkar: pidgin İngilizcesiyle yazılmış özgün metin ile "modern İngilizce versiyon", *Efik Traders of Old Calabar...; The Diary of Antera Duke, an Efik Slave-Trading Chief of the Eighteenth Century*, ed. C. Daryl Forde (Londra, 1956), 27-115. Şu tarihlerde yapılan kayıtlara bkz. 5 Haziran 5, 1787; 29 Ağustos 1785; 27 Ocak 1788; 8 Nisan 1785; 26 Eylül 1785; 25 Aralık 1787 (Noel partisi); 9 Ekim 1786; 5 Ekim 1786; 26 Mayıs 1785; 23 Ekim 1785; 21 Mart 1785; 30 Ocak 1785; 9 Ağustos 9 1786; 27 Haziran 1785. Kariyerinin ilk yıllarında (1769 sonu ile 1770 başı) Duke *Dobson* gemisinin kaptanı John Potter'a köle satan Eski Calabarlı 30 tacirden biriydi. Duke tek başına 1000 tatlı patatesin yanında 37 esir satmış, karşılığında 1100 demir çubuk veya 550 barut fıçısına denk gelen 4400 bakır para almıştı. Bkz. P.E.H. Hair, "Antera Duke of Old Calabar - A Little More about an African Entrepreneur", *History in Africa* 17 (1990), 359-365.

alışveriş yapmak üzere nehrin yukarısına yöneldiğini anlamıştı. "Güzel bir sabah," diye yazmıştı günlüğüne, "Nehirde 9 gemimiz var." Diğer Efik tacirlerle birlikte "Beyaz adamların kıyafetlerini giyip" düzenli olarak tekneleri dolaşır, çay içer ve işlerini yürütür; gümrük harcı ve *dashee* alır; peşin ya da "vadeli" pazarlığı yapar; rehin bırakır ve alır; demir, bakır ve barutla takas eder; Ara Geçiş boyunca yetecek tatlı patates satarlardı. Köle de satardı, hatta bunları bazen kendi yakalardı: "Biz, Tom Aqua ve John Aqua adamları Avlamak için buluştuk." Başka bir gün Bakassey tacirlerinden biriyle eski bir hesabını görüp, adamı iki kölesiyle birlikte kendi elleriyle yaka paça bir köle gemisine bindirdiğini gururla günlüğüne kaydetmişti. Onun dışında köleleri uzak bölgelerin tüccarından satın alırdı. Günlük tuttuğu üç yıl (1785-1788) boyunca "köle avı" için yardım ettiği 20 teknenin yola çıkışını not etmişti. Hepsi de Liverpool'dan gelmişti. Aşağı yukarı 7 bin erkek, kadın ve çocuğu Yenidünya'nın plantasyonlarına taşıyorlardı. 27 Haziran 1785 tarihinde tuttuğu kayıt diğer günlere örnekti: "Kapitan Tatum 395 köleyle denize açıldı."[21]

Biafra Bükü, mangrov bataklığı boyunca Benin Nehri'nden başlayıp Nijer Nehri deltasından geçerek Cross Nehri'ne ve oradan batıya uzanırdı. Antera Duke gibi tacirler yüzünden başlıca köle kaynağı ve aslında 18. yüzyılın sonunda Britanyalı ve Amerikalı tacirlerin en önemli kaynaklarından biriydi. Bugünkü haritaya göre Doğu Nijerya ve Batı Kamerun'u içine alan bölgede toprak bütünlüğü olan büyük bir ülke yoktu. Köle trafiği birbirine rakip, bazen savaş halinde olan, "kano evlerden" kurulu üç büyük şehir devleti tarafından idare ediliyordu: Yeni Calabar (Elem Kalabari de denirdi), Bonny ve Duke'un geldiği Eski Calabar. İlk ikisi bir tür "monarşi" ile yönetilir, sonuncusu kurucuları Efik ailelerinin Ekpe Derneği aracılığıyla yabancıları ve köleleri sözümona geniş akrabalık ve ticari

21 Duke'un sözünü ettiği –yirmi beş sefere çıkmış– 20 tekne köle ticareti veri tabanında bulunabilir. Bu seferlerde nakledilen gerçek ve atfolunan (sekizinde) köle sayısı 10.285 (ancak hepsi Eski Calabar'dan değildi), gemi başına ortalama 411'di. Bkz. *TSTD*, #81258, #82312, #81407, #81841, #82233, #82326, #83268, #83708, #81353, #81559, #81560, #81583, #82362, #82543, #83063, #81913, #82327, #83168, #83169, #83178, #84050, #83365, #83709, #84018, #84019.


BİAFRA BÜKÜ
6°
8°
10°
NUPE
Benue Nehri
8°
İGALA
Niger Nehri
İGBO
Cross Nehri
6°
ARO
EFİK
Kamerun
Dağlık Bölgesi
Eski Calabar
İCO
OGONİ
İBİBİO
Elem Kalabari
(Yeni Calabar)
Andoni
Bonny
4°
Fernando Po Adası
Biafra Bükü
2°
Principe Adaları
0 Mil 50 100
0 Kilometre 50 100
São Tomé Adası
0°
© 2007 Jeffrey L. Ward

işgücü sistemi içine aldıkları bir cumhuriyete benzerdi. ("Oğullar" ve "kızlar" Duke gibi "babalar" tarafından sisteme dahil edilirdi.) Kano evlerinin reisleri Avrupalı tacirlerle iş yapmaları sayesinde zenginleşip güç kazanmışlardı. Bu nedenle Batı Afrika'nın diğer bölgelerinde yaşayan insanlara kıyasla Avrupalı yaşam tarzından, özellikle giyim ve kültür alanında, en çok etkilenenler onlardı muhtemelen. Duke gibi tacirler köle gemilerine binerken başlarına sırmalı şapkalar takmış, yelekler ve golf pantalonlar giymiş olurlardı. İngilizce konuşur, ana avrat küfür eder, akşam olunca da Avrupa tarzı evlerine dönerlerdi.[22]

Biafra Bükü'ndeki belli başlı kültürel gruplar arasında, Andoni limanı civarını kontrol eden İbibiolar ile köleleştirilmiş büyük çoğunluğun mensubu olduğu geniş bir coğrafi kültürün temsilcisi olan daha kalabalık ve dağınık İgbolar vardı. Önem taşıyan diğer gruplar İgalalar (kuzey iç bölgelerde), İcolar (batı sahili boyunca) ve Ogonilerdi (Cross Nehri deltası civarında). Bölge halklarının başlıca sosyal örgütlenmesi özerk köyler şeklindeydi. Bir tür sınıf farklılaşması olduğu bilinirdi, ancak yörenin ileri gelenleri eşitler arasında genellikle en önce gelirdi. Kölelik olmadığı söylenemezdi, fakat daha ılımlı ve sınırlıydı. Sıradan halk daha çok tatlı patates yetiştiricisiydi. Yaşam biçimleri bakımından İgboları en iyi tanımlayan deyiş "köy demokrasisi" olarak özetlenebilir.

Biafra Bükü boyunca uzanan kara parçası sahilde ve kıyıdan yüzlerce kilometre içeride yoğun bir nüfusu barındırıyordu. İgbolar özellikle 17. yüzyılda kısmen tatlı patates ekimine bağlı olarak aşırı nüfus artışı yaşamışlardı. Sahil ve nehir insanları balıkçılığa daha yatkındı. Geniş ve derin akarsular iç bölgelere kadar uzanıyor, dolayısıyla kanoları seyahatte, haberleşmede ve kölelerin nakliyesinde önemli kılıyordu. Nijer, Benue ve Cross Nehirlerini çevreleyen bölgeler esirlerin başlıca yakalanma alanını gösterse de bazılarının Kamerun Dağları'ndan batıya getirildiği de olurdu. Bölgede büyük sa-

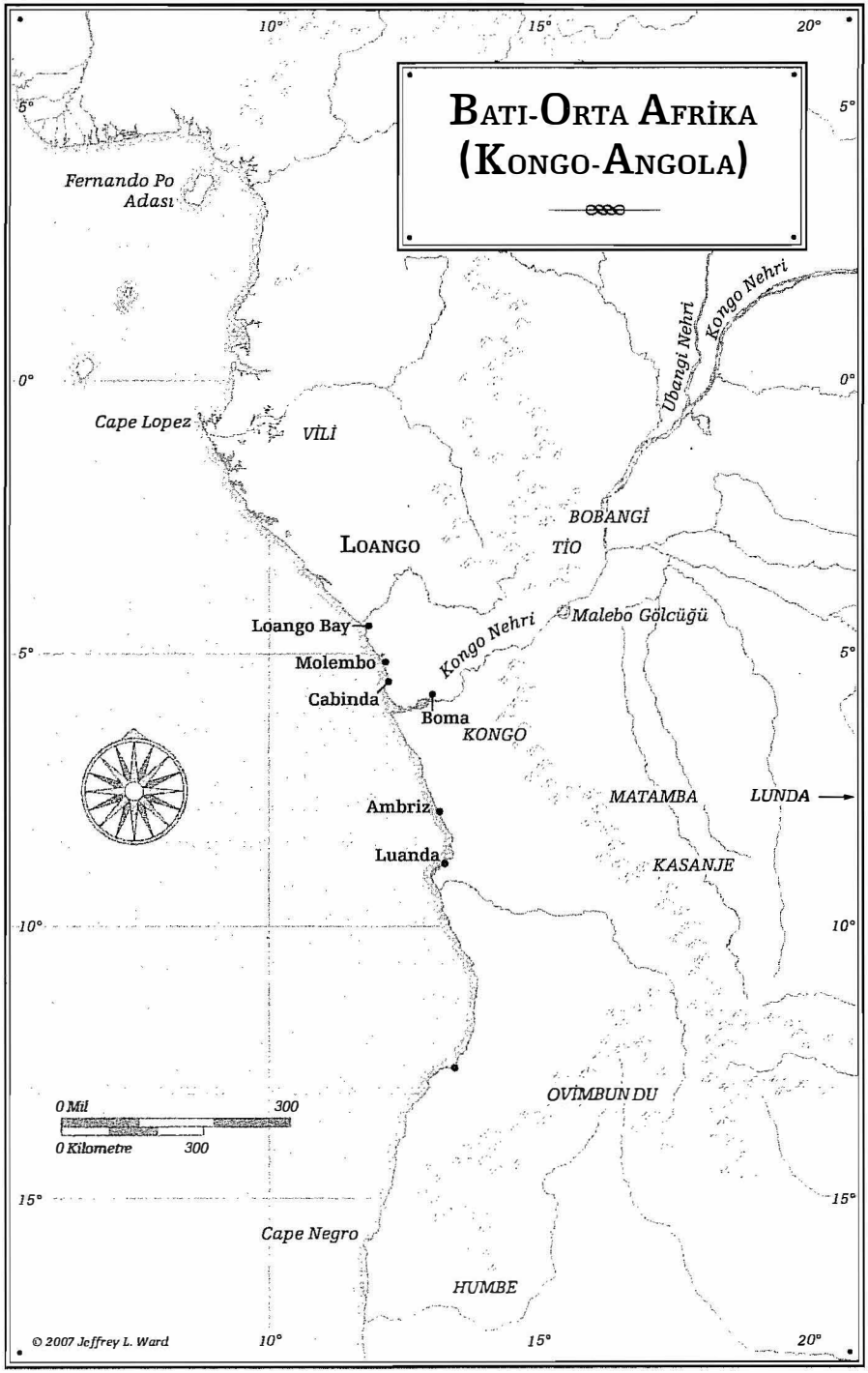
22 Bölge tarihinde önemli bir olayla ilgili eşsiz bir çalışma için bkz. Randy J. Sparks, *The Two Princes of Calabar: An Eighteenth-Century Atlantic Odyssey* (Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 2004).

vaşlar yaygın görülmediğinden, köleleştirilen insanların çoğu ufak çaplı baskınlarda yakalanırdı. 18. yüzyılın ortasında köle ve iç taşımacılığı, Avrupa yapımı ateşli silahlarıyla diğer mamulleri kano evlerini iç bölgelere bağlayan bir ticaret ağı kurmada kullanmış görece yeni bir kültürel grup olan Arolar tarafından yürütülürdü. Özellikle 1730'lardan sonra olmak üzere 18. yüzyıl içerisinde Biafra Bükü'ndeki tacirler, çoğu İgbolardan oluşan 1 milyonu aşkın insan ithal ederken, bunların %86'sı Britanyalı ve Amerikan tekneleriyle sevk edildi. 1730-1770 arasında birçoğu Virginia'ya, büyük bölümü ise Britanya Batı Hint Adaları'na gitmişti.[23]

Batı-Orta Afrika

Kendi anlattıkları tarihe göre Bobangiler balıkçılıkla işe başlamış, Batı-Orta Afrika'nın Kongo bölgesindeki Ubangi Nehri boyunca başka gruplardan ayrılmış bir topluluktu. Zamanla üstünlüğü ele geçirip tarıma (yemeklik muz olan planten ama daha çok manyot) ve sınırlı imalata, oradan da suyoluyla yerel ve bölgesel ticarete geçmişlerdi. Öte yandan köle satmaya başladıkları 18. yüzyıla dek ağırlıklı olarak balıkçılıkla uğraşmışlardı. Tutsak aldıkları insanları, kanoyla kıyıya yapılan ticaretin başlıca bağlantı noktası olan, köle gemilerinin boş karınlarıyla aç canavarlar misali demir atıp beklediği Malebo

23 Robin Horton, "From Fishing Village to City-State: A Social History of New Calabar", *Man in Africa*, ed. Mary Douglas ve Phyllis M. Kaberry (Londra: 1969), 37-61; A.J.H. Latham, *Old Calabar, 1600-1891: The Impact of the International Economy upon a Traditional Society* (Oxford: Clarendon Press, 1973); David Northrup, *Trade without Rulers: Pre-Colonial Economic Development in South-Eastern Nigeria* (Oxford: Clarendon, 1978); Elizabeth Allo Isichei, *A History of the Igbo People* (New York: St. Martin's Press, 1976); Douglas B. Chambers, "'My own nation': Igbo Exiles in the Diaspora", *Slavery and Abolition* 18 (1997), 72-97; David Northrup, "Igbo: Culture and Ethnicity in the Atlantic World", *Slavery and Abolition* 71 (2000); Douglas B. Chambers, "Ethnicity in the Diaspora: The Slave Trade and the Creation of African 'Nations' in the Americas", *Slavery and Abolition* 22 (2001), 25-39; Douglas B. Chambers, "The Significance of Igbo in the Night of Biafra Slave-Trade: A Rejoinder to Northrup's 'Myth Igbo'", *Slavery and Abolition* 23 (2002), 101-120; Douglas B. Chambers, *Murder at Montpelier: Igbo African in Virginia* (Jackson, Miss.: University of Mississippi Press, 2005).


BATI-ORTA AFRİKA
(KONGO-ANGOLA)
10°
15°
20°
5°
0°
Fernando Po Adası
Cape Lopez
VİLİ
Ubangi Nehri
Kongo Nehri
BOBANGİ
LOANGO
TİO
Loango Bay
Kongo Nehri
Malebo Gölcüğü
Molembo
Cabinda
Boma
KONGO
MATAMBA
LUNDA
Ambriz
Luanda
KASANJE
OVİMBUN DU
0 Mil 300
0 Kilometre 300
Cape Negro
HUMBE
© 2007 Jeffrey L. Ward

Gölcüğü'ne gönderiyorlardı. Bobangiler sattıkları köleleri iki gruba ayırırlardı: *Montamba* kendi kabilesi tarafından genellikle bir suçtan hüküm giydikten sonra veya bazen de kıtlık ya da ekonomik sıkıntılar nedeniyle satılan kimselere verilen addı. 18. yüzyılda çok sayıda görülen ikinci gruptakilere *montange* denirdi. Böyle biri üç yoldan köle yapılmıştı, ya resmi savaşta ya yasadışı baskında ya da kaçırılarak. Kölelere verilen fiyatlar yükseldikçe Bobangi tüccarı da daha çok sayıda insanı tutsak almaya ve onları çeşitli güzergâhlar üzerinden karadan sahile, Loango, Boma ve Ambriz'e yürütmeye başladı. Bu aracılar bölge genelinde öne çıkarak, 18. yüzyılda Loango'dan ithal edilen kölelerin önemli azınlığını tedarik eden kimseler oldular. Konuştukları dil Ubangi Nehri ve onun kolları boyunca ticaretin ortak dili haline geldi.[24]

Batı-Orta Afrika biri Kongo, diğeri Angola olmak üzere başlıca iki köle bölgesiyle geniş bir sahil şeridine sahipti, onların içerisinde de yüzlerce kültürel grup yer alıyordu. 18. yüzyılın sonlarına yaklaşırken ticarette en önemli bölgelerden biriydi, 1790'lardaysa tek başına önem kazanmıştı. Köle gemileri Fernando Po Adası civarında başlayıp güneye doğru Benguela ve Cape Negro'ya kadar uzanan yaklaşık 2000 kilometrelik kıyı şeridine giderek daha sık uğruyordu. Bugünkü haritaya bakıldığında burası Kamerun'dan güneye, Ekvator Ginesi, Gabon, Kongo Cumhuriyeti'ni, Demokratik Kongo Cumhuriyeti'nin [Eskiden Belçika Kongosu; Zaire] küçük sahil kesimini ve Angola'nın çoğunu kapsamaktadır. Batı-Orta Afrika tarihsel olarak hem kıyıda hem iç bölgelerde Portekizlilerin sömürgeleştirdiği ve etkilediği bir yerdi. 17. yüzyılda bu etki, köle ticaretine bağımlı başlıca devletlerden biri olan Kongo Krallığı'nda Hıristiyanlığa toplu geçiş olarak da kendini göstermişti. Britanyalı ve Amerikalı tacirler, 18. yüzyılın ortalarında orayı yiyip bitirmede sonu gelmeyen başarı elde etmişlerdi.

Bölgedeki köleleştirme sürecinin lokomotifi Lunda İmparatorluğu'nun Angola içlerine yayılmasıydı. Köleleştirilenlerin çoğu resmi savaş sonrasındaki fetih savaşlarında ve

24 Robert Harms, *River of Wealth, River of Sorrow: The Central Zaire Basin in the Era of the Slave and Ivory Trade, 1500-1891* (New Haven: Yale University Press, 1981), 7, 8, 27, 33, 35, 92.

vur kaç baskınlarında alınan esirlerden oluşuyordu. Azımsanmayacak sayıda köle, Lundaların egemenliği altındaki çeşitli gruplarla devletlerden topladığı haracın bir parçasıydı. Lundalar hayli etkili bir idari sistem kurmuşlardı; Kasanje ve Matamba gibi orta ölçekli aracı devletleri, kölelerinin sahildeki gemilere gidişini kolaylaştırmada kullanırlardı. Bobangilere ek olarak Batı-Orta Afrika'nın geniş kapsamlı insan ticaretinde aktif rol oynayan diğer taraflar 17. yüzyılda Kongo sahillerini kuzeydeki iç bölgelere bağlamış Vili tacirleriydi. Humbe ve Ovimbundu gibi güneydeki devletler de bu yaygın, kârlı ticarette aracılık görevi görüyorlardı.

Batı-Orta Afrika görülmedik derecede kültürel çeşitlilik gösteren ve onlarca dilin konuşulduğu bir alandı, ancak hepsinin Bantu dil ailesinden gelmesi diasporadaki insanları birleştirici bir unsurdu. Siyasal örgütlenme de geniş bir yelpazeye yayılmış, özerk küçük köylerden kocaman krallıklara kadar varıyordu; en önemlileri Kongo, Loango ve Tio ile Luanda merkezli Portekiz koloni devletiydi. Muhtemelen çoğu köleleştirilmiş olan sıradan halkın yaşam biçimi bölgenin ekolojisine göre değişirdi. Sahilden, akarsulardan ve bataklıklardan gelenler geçimlerini sudan, en çok da balıkçılıktan sağlarken, ormanlık ve savanlık alanlardan gelenler daha çok kadınların faaliyet alanı ekicilik ile erkeklerin yaptığı avcılığı birleştirmeye yatkındılar. Toplulukların birçoğu anasoyuna göre düzenlenirdi. Savaşların sıklığı nedeniyle erkekler şöyle ya da böyle askeri deneyime sahiptiler. Köle ticaretinin uzantıları büyüdükçe toplulukların çoğu kendi içlerinde katmanlara ayrıldı, ticareti kolaylaştırmak üzere *kumu* yani "büyük adamlar" sahneye çıktı. Kuzeyden güneye bölgenin ana limanları Loango, Cabinca, Ambriz, Luanda ve Benguela'ydı, sonuncusu köle ticareti için Portekizliler tarafından inşa edilmişti. 1700-1807 arasında tüccar Loango üzerinden 1 milyon ve 1750'den sonra Kongo'nun nehir limanları Molembo ile Cabinda üzerinden daha çok sayıda can geçirdiler. Yalnızca 18. yüzyılda 2,7 milyondan fazla köle teslim edilmişti. Yüzyıl içerisindeki toplamın %38'ine denk düşen bu rakam Batı-Orta Afrika'yı büyük farkla köle ticaretinin en önemi bölgesi haline getirdi.[25]

25 David Birmingham, *Trade and Conflict in Angola: The Mbundu and their Neighbors under the Influence of the Portuguese, 1483-1790* (Oxford: Oxford

Tutsakların Sosyal Portresi

Köleliğin altı ana bölgesine ait verilerin ortaya koyduğu üzere, insanlar daha çok savaştan sonra, örneğin Fonlar ya da Asanteler gibi şu veya bu grup komşuları üzerinde siyasal egemenliklerini genişlettiğinde kendilerini köle gemisinde buluverirdi. Bir gözleıncinin dediği gibi, küçük topluluklar arasındaki "ezeli savaşlar" başlıca köle kaynaklarıydı. Golalar ve İbaular arasındaki çatışma gibi böyle savaşların kendine göre jeopolitik mantığı ve sebepleri vardı, üstelik ille de köle ticaretinden etkilenmezlerdi. Aslında, köle taciri ve tarihçi Robert Norris'in belirttiği üzere, Avrupalıların gelmesinden çok daha önceleri de her zaman ve her yerde çatışma doğuran aynı sebeplerle Afrika'da savaşlar sürüp gidiyordu: "İhtiras, hırs, hınç, vs." Köle ticaretinin gerek savunucuları gerekse karşıtları Batı Afrika'da savaşın temel köle kaynağı olduğunda hemfikirdiler.[26]

Ancak savaşın ne olduğu konusunda kıyasıya tartışıyorlardı. Ticaretten yana olanların çoğuna göre Afrikalı tacirler ne derse "savaş" oydu. Öte yandan bu terimin türlü faaliyetleri kapsadığını da kabul etmek zorundaydılar. 1784'te Liverpoollu bir köle taciri haykırıyordu: "Talan... savaş olarak isimlendirilir!" İnsan ticaretinin ateşli savunucusu John Matthews'un belirttiğine göre, Sierra Leone'de yaşanan her "ufak tefek ağız dalaşı" savaş olarak adlandırılırdı. Deniz doktoru John Atkins, "ülke içindeki savunmasız yaratıkların soygununa" Batı Afrika'da verilen başka bir isim de savaş demişti. Kölelerin alınıp satılmasına karşı olanlar daha da ileri giderek, "savaşlar" aslında "korsan seferlerinden" başka bir şey değildir diye ısrar ediyorlardı, hatta bunu kanıtlayacak bir tanık bile bulmuşlardı: Britanyalı gemi adamı Isaac Parker 1760'larda Eski Calabar'daki New Town'dan yapılan böyle yağmalama baskınlarına

---

University Press, 1966); John K. Thornton, *The Kingdom of Kongo: Civil War and Transition, 1641-1718* (Madison, Wisc.: University of Wisconsin Press, 1983); Harms, *River of Wealth, River of Sorrow*; Joseph Miller, *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830* (1988); Herbert S. Klein, "The Portuguese Slave Trade From Angola in the Eighteenth Century", *Journal of Economic History* 32 (1972), 894-918.

26 Robert Norris'in ifadesi, 1789, kaynak *HCSP* 69:38-29. Ayrıca bkz. John Thornton, *Africa and Africans*, 99-105.

katılmıştı. Kölelik karşıtları "savaş" adı verilen şeyin aslında kısaca adam kaçırma olduğunu ileri sürüyorlardı. Dahası "savaşlar" çoğu zaman kıyıda bir köle gemisi görüldüğü zaman başlar, yerel tacirleri (gemi kaptanı ve de silahların yardımıyla) savaşan taraflara iç bölgelere gidip savaş açmak ve köle toplamak üzere donanım (genellikle kanolar) sağlarlar, toplanan köleler daha sonra seferi başından beri finanse eden kaptana satılırlardı. Aksi takdirde, köle gemisi mürettebatından bir Afrikalı adamın dediği gibi, "hiç gemi gelmez, hiç köle almaz" olurdu. Savaş örgütlü insan hırsızlığının örtülü adıydı.[27]

Savaştan sonra gelen köle kaynağı da Afrikalı toplumların cinayetten hırsızlığa, zina, cadılık ve borcunu ödememeye kadar değişen suçları işleyen insanları köleliğe mahkûm ettikleri yargılama süreçleriydi; böyle kimseler sonra ya Afrikalı tacirlere ya da doğrudan köle gemisi kaptanlarına satılırdı. Ağır ceza mahkûmu İngilizlerin, 1776 yılına dek Amerikan kolonilerine veya 1786'dan itibaren Avustralya'daki Botany Bay'e sevkiyatı da bundan hiç farklı değildi. Pek çok Afrikalı ve (köleliğe karşı olan) Avrupalı Batı Afrika'daki yargılama süreçlerinin kokuşmuş olduğunu ve mümkün olduğunca daha çok

27 "Anonymous Account of the Society and Trade of the Canary Islands and West Africa, with Observations on the Slave Trade", (tarihi belirsiz ama *a.y.* 1784), Add. Ms. 59777B, f. 42v, BL; John Mattbews, *A Voyage to the River Sierra Leone, on the Coast of Africa, Containing an Account of the Trade and Productions of the Country, and of the Civil and Religious Customs and Manners of the People; in a Series of Letters to a Friend in England* (Londra: B. White and Son, 1788), 85-86; John Atkins, *A Voyage to Guinea, Brasil, and the West Indies; In His Majesty's Ships, the Swallow and Weymouth* (Londra, 1735; yeni basım Londra: Frank Cass, 1970), 176; Thomas Trotter'ın ifadesi, 1790, kaynak *HCSP*, 73:83-84; Thomas Clarkson, *An Essay on the Slavery and Commerce of the Human Species, particularly The African, Translated from a Latin Dissertation, which was honoured with the First Prize in the University of Cambridge for the Year 1785, with Additions* (Londra, 1786; yeni basım Miami, Fla.: Mnemosyne Publishing Co., 1969), 45; Henry Ellison'ın ifadesi, 1790, kaynak *HCSP*, 73:381. Ayrıca bkz. John Thornton, *Warfare in Atlantic Africa: 1500-1800* (Londra: Routledge, 1999), 128. Özellikle 1750-1807 yılları arasında Batı Afrika'ya gönderilen silahlar hakkında bkz. J.E. Inikori, "The Import of Firearms into West Africa 1750-1807: A Quantitative Analysis", *Journal of African History* 18 (1977), 339-368; ve W.A. Richards, "The Import of Firearms into West Africa in the Eighteenth Century", *Journal of African History* 21 (1980), 43-59.

sayıda ticari değer taşıyan bedenler üretmek adına binlerce insanın haksız yere suçlanıp mahkûm edildiğini düşünüyordu. Kraliyet Afrika Kumpanyası'nda çalışan Francis Moore, 1730 dolaylarında Gambiya bölgesinde suçlu bulunanların çarptırıldıkları "Bütün Cezalar değiştirilip Kölelik oldu," diye belirtmişti. Walter Rodney ise Yukarı Gine Sahili'nde yerel yönetici grupların "köle ticaretini besleyecek" yasalar çıkardıklarını söylüyordu.[28]

Üçüncü büyük kaynak da kölelerin kıyıdan uzakta, çoğu kuzey, doğu ve batıdaki İslami köle ticareti çemberine bağlanmış ülke içlerinde kurulan pazar ve panayırlarda satın alımıydı. Bu (büyük bölümü özgür yaşamış ama daha iç kesimlerde köleleşmiş) insanların satın alınması özellikle Senegambia, Altın Sahili ve Benin Bükü'nde yaygındı. 1780'lerde Yeni Calabar, Bonny ve Eski Calabar'da satılan kölelerin çoğu kıyıdan yaklaşık 150 kilometre ya da daha uzaktaki bir yerde alınmıştı, diğer limanlar için avlanma alanı daha da içlere uzanıyordu. Köle gemisi kaptanları satın aldıkları insanların savaş veya yargılama sırasında köle olduklarını tahmin ederlerdi, fakat aslında taşıdıkları "kargonun" köleleştirildiğini bilmezlerdi, zaten umurlarında değildi. 1788-1791 arasında Parlamento'da görülen duruşmalarda peş peşe verdikleri ifadede söyledikleri gibi, bu onları ilgilendirmezdi.[29]

17. yüzyılda esir alınanların çoğu kıyı şeridinin 80 kilometre içerisinde yer alan topraklardan geliyordu. Ancak 18. yüzyıl başlarında, özellikle köle ticaretinin Avrupa'da serbestleşmesinden (özel tacirler tarafından imtiyazlı şirketlerin yıldızının söndürülmesinden) sonra gerek ticaret gerekse avlanma alanları genişlemiş, kimi yerde yüzlerce kilometre içerilere girmişti. Kimi yorumcular köleleştirilenlerin aşağı yukarı onda üçünün kıyı bölgelerinden geldiğini, geri kalanının iç bölge insanı olduklarını düşünüyordu. John Atkins 1720'lerin başında yaşadığı deneyimleri anlatırken köle "yükü"nü kıyıdan ne kadar uzaklarsa zekâları da o kadar sönük "köy İnsanları"

28 Moore, *Travels into the Inland Parts of Africa*, 30; Rodney, *History of the Upper Guinea Coast*, 114.

29 Barry, *Senegambia and the Atlantic Slave Trade*, 6-7.

diye küçümsemişti. Diğer taraftan "sahil Zencileri" kıvrak, hatta kurnazdılar, İngilizce konuşmaları daha muhtemeldi, köle gemileri ve ticareti hakkında daha çok bilgiye sahiptiler. Su kenarından gelenler büyük olasılıkla yargı sürecinden geçerek köleleştirilmiş olurken, kırsal kesimden gelenler şu ya da bu "savaş" sırasında esir alınırdı. Yüzyılın sonunda "çok uzak mesafelerden" giderek daha çok sayıda köle geliyor, "nice mehtap boyunca" durmadan yolculuk ediyor ve yolda defalarca satılıyordu. *Sandown* gemisinin kaptanı Ekim 1793'te satın aldığı 5 adamın 1600 kilometre yol kat ettiğinden kuşku duymuyordu.[30]

Köleleştirme özellikle baskın ya da adam kaçırma biçimiyle yapıldığından derhal ve kendiliğinden direnişe yol açtı. İnsanlar karşı koyuyor, kaçıyor, köle yapanların elinden kaçmak için ellerinden geldikçe çabalıyordu. Yakalanıp kafilelere katıldıktan sonra direnişin başlıca şekli kaçmaktı; onları ele geçirenlerse bunu önlemek için silahla ve çeşitli kontrol teknolojileriyle tetikte beklerdi. Yeni köle alınanlar, bilhassa erkekler bazen sarmaşıklar, sicimler ya da zincirlerle teker teker bağlanır, sonra ikili ve dörtlü gruplar halinde boyunlarından çemberlenerek nihayet aynı sayıda bir başka gruba kenetlenirdi. Afrikalı köle avcıları hareketlerini kısıtlamak, onları yormak ve direnme güçlerini kırmak için kimi zaman erkeklere uzun ve ağır bir kütük bağlardı. Kafilenin her üyesi hamal olarak çalışmak zorundaydı, yiyecek ile mallar, bazen kocaman fildişleri onlara taşıtılırdı. Yağmacılardan zeki bir grup dikkat çekmek, belki uzun yürüyüşleri sırasında geçtikleri yerlerde halkın kendilerine acıyarak yardım etmesini sağlamak için çığlık atmalarını engellemek üzere ağza takılan bir alet geliştirmişti. Diğer direniş türleri arasında yemek yemeyi reddetmek, ara sıra da toplu başkaldırı vardı. Hatta köleleştirilmiş insanlar ormana kaçıp orada mahsur kalmış topluluklar bile kurabilirlerdi. Bütün bu direniş biçimleri köle gemilerine de taşınacak, yolculuğun bi-

30 Atkins, *A Voyage to Guinea*, 180; Bruce Mouser (ed.), *A Slaving Voyage to Africa and Jamaica: The Log of the Sandown, 1793-1794* (Bloomington: Indiana University Press, 2002), 81-82; Thomas Clarkson, *Letters on the Slave-Trade and the State of the Natives in those Parts of Africa which are Contiguous to Fort St. Louis and Goree* (Londra, 1791).

timinde oradan Yenidünya'nın plantasyon topluluklarına aktarılacaktı.[31]

Köle edilen o insanların ezici çoğunluğu sıradan halktı, ekiciler sayıları az olsa da göçer yaylacılar, avcı-toplayıcılar. Daha büyük toplumlardan zanaatkârlar, ev hizmetkârları ve ücretli işçiler gelirdi. Okyanusun öbür yakasına gönderilenlerin üçte ikisi erkekti, bunların büyük bölümü genç, çoğu askerdi, dolayısıyla savaşmak üzere eğitilmişlerdi. Yaklaşık üçte biri kadın, dörtte biriyse çocuktu, 18. yüzyılın sonunda her ikisinin oranı da artmıştı. Yüksek mevki ve otorite sahibi olup da köleleştirilerek gemiye bindirilen çok az Afrikalı oldu. Afrikalı askeri seçkin tabaka savaştan sonra yeni hükümdarlara direnişi teşvik etmelerini önlemek amacıyla önde gelen muhaliflerini idam ederdi. Dahası, köle yağmacıları genellikle "en sert ve en yürekli" olanları seçer, Eyüp bin Suleiman gibi gemiye ve köleliğe uyum sağlamakta zorlanan ayrıcalıklı "yumuşak Zencilerden" uzak dururdu. Her halü kârda köle tüccarının gençleri tercih etmesi nedeniyle, pek çok Afrika kültüründe doğal önder olan daha yaşlı ve daha bilge insanlar genellikle hariç tutulurdu.[32]

Bu seçme sürecinin sonucu olarak köleleştirme ve sevkiyat Afrika'nın sıradan halkı ile egemen grupları arasında derin ve kalıcı bir uçuruma yol açmış, bunun da diasporadaki kültürel ve siyasal uygulamalar üzerinde muazzam etkileri olmuştu. Haksız yere mahkûm edilen ve köleleştirilen o insan-

31 Robert Norris "Mahiler"in 1750'ler ile 1760'larda Dahomi kralının köleleştirmesine engebeli, sarp dağlık araziye kaçıp kendilerini savunarak direndiklerini yazar. Bkz. *Memoirs of the Reign of Bossa Ahádee, King of Dahomy, an Inland Country of Guiney, to which are added the Author's Journey to Abomey, the Capital, and a Sort Account of the African Slave Trade* (ilk baskı Londra, 1789; yeni basım Londra: Frank Cass and Company Limited, 1968), 21-22. Ayrıca bkz. Ismail Rashid, "'A Devotion to the Idea of Liberty at Any Price': Rebellion and Antislavery in the Upper Guinea Coast in the Eighteenth and Nineteenth centuries", *Fighting the Slave Trade: West African Strategies*, ed. Sylviane A. Diouf (Atina: Ohio University Press, 2003), 137, 142.

32 Alexander Falconbridge, *An Account of the Slave Trade on the Coast of Africa* (Londra, 1788), 20. Çocuklar hakkında bkz. Audra A. Diptee, "African Children in the British Slave Trade During the Late Eighteenth Century", *Slavery & Abolition* 27 (2006), 183-196; Paul E. Lovejoy, "The Children of Slavery - The Transatlantic Phase", *age.*, 197-217.

lar hükümdarlarına ve onların kurumlarına olan güvenlerini kaybettiler; ayrıca diasporada egemen sınıf olmaması sıradan halkın gerektiğinde kendi bildiğini okuyacağı, hem köle gemisinde hem de Yenidünya'da daha özgür ve yaratıcı hareket edeceği anlamına geliyordu. Daha eşitlikçi ilişkiler ve uygulamalar gündeme girecekti. Hugh Crow'un kendi gemilerindeki İgbolar arasında gözlediği gibi: "Tayınları kâfi gelmediği zamanlarda onları gördüm, son lokma eti lif lif ayırıp aralarında bölüşürlerdi."[33]

Büyük Talan: Louis Asa-Asa

İnsanları köle yapmanın temel yollarından biri, Fransızların "büyük talan" dediği, bir köye genellikle gece yarısı yapılan ani, örgütlü saldırıydı. Yağmacılar evleri yakar, kaçmaya kalkışan dehşete uğramış köylüleri yakalar, sonra da kafileler halinde sahile yürütür ve satarlardı. Louis Asa-Asa adlı adam 13 yaşında bir çocukken "büyük talan" ile köleleştirilme deneyimini yaşamıştı. Bu travmayı ve onu gemiye götüren yolu ayrıntısıyla anlattı.[34]

Asa-Asa annesi, babası ve kızlı erkekli beş kardeşiyle birlikte "denizden hayli uzak" iç kesimlerde, "büyük şehir Egie yakınında Bycla denen bir kasabada" yaşardı. Hatırı sayılır bir ailesi vardı. Arazi ve at sahibi babası köyün "ulu adamlarından" değildi, ama amcası öyleydi, geniş arazilere ve çok sayıda sığıra sahipti, "adamları getirip kendisi için çalıştırmaya muktedir" bir kimseydi. Babası kendi arazilerinde en büyük oğluyla birlikte çalışır, ağaç kömürü yapardı, ama Asa-Asa çalışırlarken yanlarına gidemeyecek kadar "çok küçük" bir çocuktu. Afrikalı ailesinden ve kölelikten önceki hayatından ak-

33 Captain William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade* (Londra, 1734; yeni basım Londra: Frank Cass & Co., Ltd., 1971), 49; *Memoirs of Crow*, 199-200; Patrick Manning, "Primitive Art and Modern Times", *Radical History Review*, 33 (1985), 165-181.

34 Clarkson büyük talanı, Senegambia'da köle alıp satılan Goree liman kentinin Fransız valisinin yaveri Geoffrey de Villeneuve ile yaptığı sohbetlere dayanan *Letters on the Slave-Trade* adlı çalışmasında anlatır. Bkz. Letter II.

lında kalan en belirgin anısı yalın ve çarpıcıydı: "Hepimiz çok mutluyduk."[35]

"Birkaç bin" Adinyé savaşçısı bir sabah gün ağarmadan Egie'de bir araya gelerek kulübeleri ateşe verip kargaşa yaratırken, kimilerini öldürdükten sonra iki gün boyunca pek çoklarını tutsak alırken mutluluk çok geçmeden yanıp kül olmuştu. Tutsakları kafilelere katıp sahile doğru yürütünceye dek ayaklarından bağlı tuttular, sonra da "salıverdiler, ama kaçmaya kalkışan olursa vuracaklardı." Avrupalıların tüfekleriyle tabii. Adinyéler bu işte ustaydı, hatta profesyonel yağmacılardı: "Bütün ülkede rastladıkları her köyü ateşe verdiler." "Kız ve erkek kardeşleri, kocaları, karıları, kim olduklarına bakmadan", önlerine çıkan herkesi aldılar. İlk baskında götürülen yaklaşık 12 kişi arasında "arkadaşları ve akrabaları" olduğunu söylemişti Asa-Asa. Tutsak alınan herkes Avrupalılara köle olarak satıldı, kimisi "kumaş yahut barut", kimisi de "tuz yahut tüfek" karşılığında. Bazen "bir adam için dört yahut beş tüfek alırlardı." Asa-Asa bunların "İngiliz tüfekleri" olduğunu biliyordu.[36]

Asa-Asa ile ailesi evlerinin ateşe verildiğini görmüşlerdi, köyden kaçarak canlarını zor kurtarmış, birbirlerine sokulup iki gün boyunca ormanda saklanmışlardı. Adinyéler gittikten sonra evlerine döndüklerinde "her şeyin kül olduğunu gördüler." Ayrıca "komşularımızdan birkaçı yaralanmış yerde yatıyordu, vurulmuşlardı." Asa-Asa "kafalarına vurup öldürdükleri dört beş çocuğun cesedini" kendi gözleriyle görmüştü. "Babalarıyla annelerini götürmüşlerdi ama çocuklar köle olamayacak kadar küçük yaştaydı, o nedenle öldürülmüşlerdi.

---

35 Anlaşıldığına göre, Louis Asa-Asa doğduğunda Britanya ve Birleşik Devletler'de köle ticaretini kaldırma girişimi başarıya ulaşalı çok olmamıştı, kölelik kalktıktan sonra da bir Fransız gemisiyle Batı Afrika'ya gönderilmişti; bu iki nedenden dolayı onun hayatı bu araştırmanın sınırlarının dışında kalır. Öte yandan onun aktardıkları Britanya ve Amerika ticaretinin önceki dönemlerinden günümüze kalan kanıtlarla örtüşmektedir; her halü kârda köle ticaretinin Afrika kaynaklı anlatıları öyle azdır ki onun kısa hikâyesi çok değerlidir. Bkz. "Narrative of Louis Asa-Asa, a Captured African", *The History of Mary Prince, a West Indian Slave, Related by Herself*, ed. Moira Ferguson (ilk baskı Londra ve Edinburgh, 1831; yeni basım Ann Arbor: University of Michigan Press, 1993), 121-124.

36 Adinyé savaşçılarının kimler olduğunu bulamadım.

Başkalarına da kıymışlardı ama benim gördüklerim bu kadardı. Köpek leşleri gibi sokakta yattıklarını gördüm."

Aile barınmak için kendine "küçük bir baraka" yapmış ve yavaş yavaş "tekrar rahat etmeye" başlamıştı, fakat bir hafta sonra Adinyéler geri geldiler, ilk sefer gözden kaçırdıkları evler ile barakaları ateşe verdiler. Asa-Asa ve ailesi, bu kez yanlarında amcayla birlikte yine ormana kaçtılar, ama ertesi gün savaşçılar peşlerine düşünce ormanın iyice içlerine girmek zorunda kalarak oradan "yaklaşık dört gün dört gece" çıkmadılar. "Azıcık patates" ile yetiniyor, "yarı aç" yaşıyorlardı. Adinyélerin onları bulması uzun sürmedi. Asa-Asa o ânı hatırlıyordu: "Amcamı yanlarına çağırmışlardı, itiraz edince hemen ateş edip öldürdüler." Geride kalanlar dehşet içinde koşarak kaçıyorlardı, fakat en küçükleri Asa-Asa öndekilere yetişemiyordu. Peşindekileri atlatmak umuduyla bir ağaca tırmandı ama boşuna, onu görmüşlerdi, yakalayıp ayaklarını bağladılar. Hazin bir sesle anlatmıştı: "Babamla annemi, abilerimi, ablalarımı buldular mı, bilmem. Onlar benden daha hızlı koşardı, ağaca çıktığımda arayı neredeyse bir kilometre açmıştılar. O günden beri görmedim onları." Asa-Asa bir de kendisiyle birlikte ağaca tırmanan bir adam olduğunu söylemişti: "Galiba onu vurdular, çünkü bir daha hiç görmedim."

Genç Asa-Asa'yı denize yürüyüşte 20 adamın arasına koydular; her birinin sırtında bir yük vardı, bunun bir kısmı yolda karınlarını doyuracak yiyeceklerdi. Yeni köleleştirilmiş olanların dövülmediğini fark etmişti Asa-Asa, ama eski komşusu olan bir adamı öldürmüşlerdi. Hastaydı, yükünü taşıyamayacak kadar zayıftı, "vücudunu kılıştan geçirdiler." Ondan başka yolda ölen yoktu.

Derken birbiri ardına satışlar başladı, bunların her biri Asa-Asa ile diğerlerini köle gemisine bir adım daha yaklaştırıyordu. 13 yaşındaki çocuk "kâh para kâh kumaş, bazen bir tüfek mukabilinde altı kere" satılmıştı. Kafiledekilerle birlikte sahile vardıklarında bile satılmaya devam ediyorlardı: "Kayıkla bir yerden bir yere götürüyorlardı, durduğumuz her yerde

sattılar." Asa-Asa yakalandıktan aşağı yukarı altı ay sonra varmıştı "Beyaz adamın" ve onların "çok büyük gemisine".[37]

Adam Kaçırma: Ukawsaw Gronniosaw

Köleleştirmenin o kadar yaygın olmasa bile önemli bir yolu da hileydi, köle tacirleri saf ve kuşku duymayanları götürmek için üçkâğıda başvururlardı. Avrupalı denizciler ve senetle bağlanmış hizmetkârlar arasında düzenbaz emek tacirine "uçurucu", bu işleme de "uçurmak" ya da yemlemek veya adam kaçırmak denirdi. Bu süreçte gemiye giden yol bir ölçüde rıza göstererek başlar, sonra da 1725'te Ukawsaw Gronniosaw adındaki bir çocuğun keşfettiği gibi zorlamaya dönüşürdü.[38]

Uzun yollar kat ederek, bugün Kuzeydoğu Nijerya olan Çad Gölü yakınlarındaki Borno köyüne gelen tacir sihirli bir hikâye anlatmıştı. Deniz kıyısında bir yerde "kanatlı evler var... suda yürüyorlar," diyordu. Ayrıca suda yüzen kanatlı evlerde acayip "Beyaz insanlar" olduğundan söz ediyordu. Bu sözler ergenlik çağındaki Gronniosaw'u büyülemişti; altı kardeşin en küçüğü, Zaara kralının torunuydu. Sonradan şunları hatırlayacaktı: "Bu tuhaf yerle ilgili anlatılanlar çok hoşuma gitmişti, oraya gitmeye can atıyordum." Ailesi de izin vermişti. Tacirle birlikte 1600 kilometrelik yol kat etmişti, ama çocuğu annesiyle babasından ve köyünden çıkardığı anda adamın tavırları değişmişti. Gronniosaw giderek "huzursuz ve tedirgin" oluyordu, öldürülecek diye korkuya kapılmıştı. Altın Sahili'ne vardığında kendini "ne bir dostunun olduğu ne de dost edinebileceği" bir yerde buldu. Köleleştirilmişti.

Kıyı kralı Gronniosaw'un casus olduğunu ve öldürülmesi gerektiğini ilân etti, ama çocuk itiraz etti: "Geldim... çünkü orada suda yürüyen kanatlı evleri, Beyaz insanları göreceğim."

37 Louis Asa-Asa'nın hayatının kronolojisi karışık; Thomas Prince'in derlediği hikâye Asa-Asa'nın Sierra Leone'den dosdoğru İngiltere'ye geldiğini ima etse de Yenidünya'daki bir plantasyonda çalışmış da olabilir. Egie'deki "dostları ve akrabaları"nın Adinyèler tarafından tutsak alınıp köle olarak götürüldüklerini anlatırken, "bunu biliyorum çünkü sonradan denizin öbür tarafında onları gördüğümde köleydiler," diye eklemişti.

38 *Narrative of the Most Remarkable Particulars in the Life of James Albert Ukawsaw Gronniosaw, African Prince, As related by Himself* (Bath, 1770).

Adam merhamete gelmiş ve Gronniosaw'un arzusunu yerine getirmesine göz yummuştu, ama hain bir şartı vardı: O kanatlı evlerden birinin Beyaz efendisine satacaktı onu. Çocuğu bir Fransız kaptana gösterdi ama çok küçük diye adam onu istemedi. Felemenkli bir Gine gemisine bindirildi, yine istemezlerse öldürülecek diye dehşete kapılan Gronniosaw kendini kaptanın kollarına atarak onu alması için yalvardı. Kaptan onu kırmamış ve "iki metre ekose" (kumaş) ile takas etmişti. Ara Geçiş sırasında Gronniosaw'u "önce fena halde deniz tuttu, ama sonra denize giderek alışınca geçti." Barbados'a varana dek kaptanın kendisine iyi davrandığını söylemişti, orada "elli dolar" karşılığında satılacaktı.

Köle gemisi ya da Gronniosaw'ın deyişiyle "kanatlı ev" onu hiç görmeyenler için hayret vericiydi. Kâşif Mungo Park, 1797'de rehberi Karfa ile birlikte Batı Afrika'nın iç kesimlerine yaptıkları yolculuğun sonunda, Gambiya Nehri'nde demir atmış bir uskuna gördüklerinde buna benzer bir tepkiyle karşılaştığını aktarmıştı. "Karfa'nın o güne dek gördüğü en şaşırtıcı şeydi bu," diye yazmıştı Park. Kırsal kesim insanı Afrikalı açık deniz taşıtını dikkatle inceliyordu. "Tekneyi meydana getiren farklı kerestelerin nasıl birleştirilmiş, su almasın diye ek yerleri nasıl doldurulmuş" diye merak içindeydi. "Direklerin, yelkenlerin, armanın kullanılma şekli" onu büyülemişti. Hepsinden önemlisi, "hangi hünerin sıradan rüzgâr gücüyle hareket edecek böyle kocaman bir tekne yapmayı mümkün kıldığına" hayret ediyordu. Bunların hepsi, diyordu Park, "onun için yeniydi." Park şöyle bitiriyordu sözlerini: "Halatları ve demiriyle uskuna bütün gün Karfa'nın kafasını meşgul etti."[39]

Gronniosaw ve Karfa'nın tam karşısında sahilde mal alışverişi yapan Afrikalılar duruyordu; Kaptan John Newton'a kulak verirsek, "en küçük lisan farklılıklarını ve gemideki âdetleri hemencecik fark ederlerdi, öyle ki gemide beş dakika bulunsunlar yahut daha gemiye binmeden, Bristol mu, Liver-

39 Mungo Park, *Travels into the Interior of Africa, Performed under the Direction and Patronage of the African Association, in the Years 1795, 1796, and 1797*, ed. Kate Ferguson Marsters (ilk baskı 1799; yeni basım Durham ve Londra: Duke University Press, 2000), 303.

pool mu yoksa Londra'dan mı geldiğini kesinlikle bilirlerdi." Afrikalıların büyük bölümü, özellikle de Altın Sahili'ndeki Fanteler arasından pek çok kimse kanolarda, bazıları uzun süreyle köle gemilerinde bizzat çalışırlardı, dolayısıyla gemileri yakından tanırlardı, yalnızca hangi ülkeden geldiklerini değil, hangi şehirden geldiklerini de bilirlerdi. Birkaçı okyanus aşırı seyahatlerde de çalışmıştı, böylelikle bu büyük makinelerin suda "hareket etmelerinin" nasıl sağlandığını çok iyi öğrenirlerdi. Gelgelelim gemiye giden yol ister hayretler içinde ister aşinalıkla son bulsun, bu duygunun yerini dehşetin alması uzun sürmezdi.[40]

Geri Dönüşü Olmayan Nokta

Tutsaklar açısından Afrika'daki gasp edilme süreci, hayatı yöneten aile, akrabalık kurumlarını, köyü, hatta kimi zaman ülkeyi ve devleti sarsıyordu. Niceleri hırsızlık yoluyla kendi topraklarından koparılmıştı. 1760'lardaki seyahatleri sırasında Afrikalıların bir köle gemisi kaptanına defalarca anlattığı üzere "hepsi çalınmıştı" ama bunun türlü yolları vardı. Ukawsaw Gronniosaw kendi özgür seçimiyle başlayan bir bireysel köleleştirme süreci yaşamıştı. Louis Asa-Asa ailesiyle köyünün gaddar talanla başına gelenleri 13 yaşındaki bir çocuğun gözünden kaydetti. Gola savaşçıları toplu, askeri ve ulusal yoldan geçerek gemiye binmişlerdi. Bunlardan son ikisi, benzersiz ve sürekli değişen bir sosyal kurum olan kafile yürüyüşünü yaşadı. Tamamlanması birkaç ay sürebilir, bu sırada kimileri ölür, kimileri satılırken sahile giden yolda başkaları da onlara katılırdı. Hepsi katı disipline ve ölüm tehditlerine maruz kalırdı, zaten yolculukta çok sayıda insan can verirdi. Tutsak alınanlar Afrika'da kalmak için Afrikalılara karşı koyarlardı, ama başarıya ulaştıkları nadiren görülürdü. Yeryüzünün mağlup ve biçare insanlarıydılar.[41]

İşler daha kötüye gidebilirdi, gitti de. Gola savaşçılarının farkına vardığı gibi, fesat gemisine binmek Afrikalıların de-

40 John Newton, *Thoughts upon the African Slave Trade* (Londra, 1788), 23-24.

41 Ellison'ın ifadesi, kaynak *HCSP*, 73:381.

netiminden Avrupalıların denetimine geçişin dehşetli ânıydı. Tutsakların bildiklerinin çoğu artık geride kalıyordu. Afrikalılar, Afro-Amerikalılar yola çıkarken, yürek parçalayan ayrılışlarını "geri dönüşü olmayan kapı" simgesiyle ifade etmişlerdi; bunun en bilinen örneği Senegal'in Goree Adası'ndaki Köleler Evi'nde, diğeri de Gana'daki Cape Coast Kalesi'nde bulunur. Köleleştirilenler geri dönüşü olmayan noktadan geçer geçmez bu geçiş yerini başkalaşmaya bırakırdı. Prangaya vurulup köle gemisinin karnına kapatılmış, eve dönmekten aciz tutsakların önünde artık mücadele içinde yaşamaktan, sağ kalmak, mecburen başka türlü bir hayat yaşamak için azılı, çok yönlü, hiç bitmeyen bir kavgaya tutuşmaktan başka seçenek yoktu. Eski hayatları mahvolmuş, çekilecek acıların eli kulağındaydı. Ancak perişanlığın içinde kimlik kazanmanın, dayanışma ve eyleme geçmenin yeni, daha geniş olanakları saklıydı.[42]

42 Bu deneyime ilişkin araştırmalar için bkz. Marie Diedrich, Henry Louis Gates Jr. ve Carl Pedersen (ed.), *Black Imagination and the Middle Passage* (New York: Oxford University Press, 1999).

4

OLAUDAH EQUIANO: HAYRET VE DEHŞET

Olaudah Equiano kendisini Atlantik'in karşısına götürecek köle gemisinde ilk kez çocuk gördüğünde "afallamış, hemen ardından da dehşet içinde" kalmıştı. İgbo topraklarında (bugünkü Nijerya) doğmuştu, Amerika kıtasında ırgatlık yapacak, açık deniz gemicisi olarak özgürlüğünü kazanıp sonunda İngiltere'de köle ticaretini kaldırmak için uğraşan hareketin önde gelen kişilerinden olacaktı. Köle gemisinin uyandırdığı şaşkınlık ve dehşeti, diye yazmıştı 1789 tarihli özyaşamöyküsüne, "nasıl tarif edeceğimi bilemiyorum." Oysa köle gemisi onun hayat hikâyesinin odak noktasıydı, tıpkı milyonlarca başka insan gibi o da elinden geldiğince tarif etti.[1]

---

1 Olaudah Equiano, *The Interesting Narrative of the Life of Olaudah Equiano, or Gustavus Vassa, the African. Written by Himself* (Londra, 1789), yeniden basımı *The Interesting Narrative and Other Writings*, ed. Vincent Carretta (New York: Penguin, 1995), 55-56 (bundan böyle Equiano, *Interesting Narrative* olarak anılacak). Equiano'nun yaşamöyküleri için bkz. James Walvin, *An African's Life: The Life and Times of Olaudah Equiano, 1745-1797* (Londra: Cassell, 1998); ve Vincent Caretta, *Equiano the African: Biography of a Self-*

1754 yılı başlarında Afrikalı tacirler tarafından tekneye getirilen 11 yaşındaki çocuğu gemi mürettebatı yaka paça tutmuştu, "korkunç görünen, suratları kırınızı, saçları uzun Beyaz adamlar" sağlam olup olmadığına bakmak için onu evirip çevirdiler. Onların insandan çok "kötü ruhlar" olduklarını düşünmüştü. Yere bırakılınca ana güverteye baktı, ilk gözüne ilişen kocaman bakır bir kazan oldu, onun yanında da "birbirine zincirlenmiş Siyah insan kalabalığı, hepsinin suratlarında hüzün ve keder" vardı. Karnı aç, adamı tuttuğu gibi yutan yamyamların arasına düştüğünden korkan çocuk "dehşet ve acıya" kapıldı. Bayıldı.

Equiano ayıldığında telaş içindeydi, ama çok geçmeden korkulu olayların daha yeni başladığını keşfedecekti. Dip güverteye götürülmüştü, oradaki iğrenç kokudan hemen hasta oldu. İki tayfa yemek getirdiler ama bitkin bir halde geri çevirdi. Onu sürükleyerek tekrar ana güverteye getirdiler, bocurgata bağlayıp kamçıladılar. Ufacık bedenine acı yayılırken ilk aklına gelen, yüzme bilmemesine rağmen geminin öbür tarafına doğru uçarak kaçmaya çalışmaktı. Sonra köle gemisinin tam da böyle çaresiz bir isyanı engellemek üzere ağlarla çevrili olduğunu farkı etti. Böylece asıl köle gemisi ve onun peşi sıra gelen anılar şiddet, dehşet ve direnişle örülecekti.

Equiano ya da o zaman tanındığı adıyla Gustavus Vassa köle edilmiş birinin açısından köle gemisini uzun uzadıya yazan ilk kişiydi. Yaşadığı dönemde kölelik karşıtı hareketin belki de en büyük ve son yıllarda tarihin köle gemisiyle Ara Geçiş'e ilişkin en bilinen edebi çalışmasını kaleme almıştı. Ancak şimdilerde doğum yeri, buna bağlı olarak da haykırışının doğruluğu hakkında bir anlaşmazlık söz konusu. İddia ettiği gibi Afrika'da mı doğmuştu? Yoksa edebiyatçı akademisyen Vincent Carretta'nın ortaya attığı gibi, South Carolina'da doğmuştu da köle ticaretine daha geniş bir ahlaki yetkiyle karşı çıkmak

---

Made Man (Atina ve Londra: University of Georgia Press, 2005); ayrıca bkz. önde gelen Nijeryalı tarihçi Adiele Afigbo'nun "Through a Glass Darkly: Eigbteenth-Century Igbo Society through Equiano's Narrative" adlı makalesi, *Ropes of Sand: Studies in Igbo History and Culture* içinde (Ibadan: University Press Ltd., 1981), 145-186.

için sonradan kendine Afrika'da başlayan bir hayat hikâyesi mi uydurmuştu?[2]

Mesele tartışılmaya devam edecek, fakat buradaki amacımız açısından bunun bir önemi yok. Eğer Equiano doğum yerinin Batı Afrika olduğunu söylüyorsa, köleleştirilmesi ve köle gemisinde yaptığı yolculukla ilgili hakikati söylüyor, elbette hatırında kaldığı kadarıyla ve sonradan yaşadığı deneyimlerin etkisiyle değiştirilmiş haliyle. Eğer South Carolina'da doğmuşsa, bildiklerini yalnızca Afrika'da doğmuş ve köle gemisinde korkulu Ara Geçiş'i geçmiş olan insanlardan aldığı bilgi ve deneyimlerle bilebilir. Bu da onu sözlü tarihçi, ortak hikâyenin bekçisi, köle ticaretinin bir tür halk ozanı yapar; bunun anlamı anlattıklarının asıl yaşananlara sadık olmaması değildir, yalnızca kaynakları ve oluşumu itibariyle farklıdır. Equiano hakkında araştırma yapan ve tartışmanın iki farklı tarafında yer alan herkes onun milyonlar adına konuştuğunda hemfikir. Equiano özyaşamöyküsünü yazmış ve "insanlığın çıkarı için" içinde köle gemisindeki şaşkınlık ve dehşete yer vermişti. "Sessizlerin sesiydi."[3]

---

2 Equiano'nun İgbo kültürünü ve dilini çok iyi bilmesinin onun gerçekten de doğdum dediği topraklarda doğduğunu doğruladığını savunan Paul Lovejoy ve Alexander X. Byrd gibi akademisyenlere katılıyorum. Bkz. Carretta, *Equiano the African*, xi-xix; Alexander X. Byrd, "Eboe, Country, Nation, and Gustavus Vassa's *Interesting Narrative*", *William and Mary* Quarterly 3rd ser. 63 (2006), 123-148; Paul Lovejoy, "Autobiography and Memory: Gustavus Vassa, alias Olaudah Equiano, the African", *Slavery and Abolition* 27 (2006), 317-347. Byrd'ün değindiği bir nokta da, eğer Equiano'nun doğum yeri Güney Carolina olsaydı, bildiklerini ancak "rivayet edilenleri can kulağıyla dinlemesi" sayesinde öğrenebilirdi (143). Equiano'nun Afrika felsefesinden nasıl yararlandığına dair yararlı bir araştırma yapan Paul Edwards ile Rosalind Shaw olmuştur. Bkz. "The Invisible *Chi* in Equiano's *Interesting Narrative*", *Journal of Religion in Africa* 19 (1989), 146-156.

3 Köle edilme ve Ara Geçiş hakkında yazan Equiano'nun "diasporadaki milyonlarca Afrikalı soydaşları adına konuştuğunu" savunan Caretta'nın iddiasını çoğu kimse kabul edecektir. Bkz. Carretta, *Equiano the African*, xix; Afigbo, "Through a Glass Darkly", 147. Ara Geçiş ve köle ticaretiyle ilgili bizzat Afrikalıların ağzından anlatılan hikâyelere ilişkin yararlı başka bir tartışma için bkz. Jerome S. Handler, "Survivors of the Middle Passage: Life Histories of Enslaved Africans in British America", *Slavery and Abolition* 23 (2002), 25-56. Equiano'nun hayatının ilk yıllarına ilişkin anlattıklarını sanki gerçekmiş gibi ele alıp, okurdan bu öyküden çıkarılacak dersler olabileceğini aklının bir köşesinde tutmasını isteyen Carretta'nın izinden gidiyorum.

Equiano'nun Evi

Yazdığına göre, Equiano "1745 yılında Essaka denen güzel bereketli bir vadide" doğmuştu, burası muhtemelen Nijerya'nın ortasında Nri Awka/Isuama bölgesinde Orlu yakınlarındaki Isseke'ydi.[4] Ailesinin yedi çocuğundan en küçüğüydü, bir tek o "büyüyecek kadar yaşamıştı." Babası hatırı sayılır biriydi, sülale büyüğü (*okpala*), zengin adam (*ogaranya*), muhterem ihtiyar (*ndichie*) karışımı bir kimse, aynı zamanda da bütün köy halkı için kararlar veren konseyin üyesiydi (*ama ala*). Equiano babasının izinden gidecek ve biraz korkarak da olsa seçkinlik işaretlerini taşıyacaktı, yani alnına *ichi* çizgileri çekilecekti. Tarım ve savaş sanatlarını (tüfek ve *javelin* dediği mızrak kullanmasını) öğrenmesine yardımcı olan annesine ve köleleşme trajedisini paylaştığı ablasına çok bağlıydı. Equiano için ailesinin zenginliğinin ve bulunduğu yüksek mevkinin göstergesi babasının "çok sayıda köle" sahibi olmasıydı. (Ancak bunun hemen arkasından, bu kölelikte kölelerin aileyle birlikte yaşadıklarına ve onlardan biri gibi muamele gördüklerine, Amerika kıtasında aynı isimle uygulanan zulüm sistemine hiç benzemediğine değinmeden geçemez.) Onun köyü kıyıdan o kadar çok uzaktaydı ki "ne Beyaz adamları ne Avrupalıları ne de denizi duymuştum."[5]

Equiano değişimin anayurdunu kasıp kavurduğu ve delikanlıyı bizzat savurduğu kriz döneminde doğmuştu. 18. yüz-

4 Equiano'nun doğum yeri olarak üç ayrı seçenek verilmektedir. G.I. Jones Kuzey İka İgbo eyaletini, Adiele Afigbo kuzey topraklarındaki Nsukke'yi, Catherine Obianju Acholonu ise (daha başkaları gibi) Isseke'yi işaret eder. Bkz. G.I. Jones, "Olaudah Equiano of the Niger Ibo", *Africa Remembered: Narratives by West Africans from the Era of the Slave Trade* içinde, ed. Philip D. Curtin (Madison: University of Wisconsin Press, 1967), 61; Afigbo, "Through a Glass Darkly", 156; Catherine Obianju Acholonu, "The Home of Olaudah Equiano - A Linguistic and Anthropological Survey", *Journal of Commonwealth Literature*, 22 (1987), 5-16.

5 Bu kısımdaki alıntıların kaynağı Equiano, *Interesting Narrative*, 32-33, 35, 37, 38, 46. Ayrıca bkz. Daryll Forde ve G.I. Jones, *The Ibo and Ibibio-Speaking Peoples of South-Eastern Nigeria* (Londra: Oxford University Press, 1950), 37; G.I. Jones, *The Trading States of the Oil Rivers* (Londra: Oxford University Press, 1962); G.I. Jones, "Olaudah Equiano of the Niger Ibo", 64. Equiano'nun silahlara olan aşinalığı, acaba iddia ettiğinin tersine Avrupalılar ve deniz hakkında pek bir şey bilmiyor muydu sorusunu akla getirir.

yılın ilk yarısı İgbo topraklarında kuraklık ve kıtlığa, hatta uzun vadede ondan daha ciddi sonuçlar doğuran, Equiano ve doğduğu köyün de bir parçası olduğu Nri uygarlığının yavaş yavaş çöküşüne sahne olmuştu. Bu durum evlilik, ittifak, gözdağı ve savaş yardımıyla geniş bir ticaret ağı kuran, kendilerine *umuchukwu* yani "tanrının çocukları" adını veren güneyli savaş ağası tacirlere Aro bölgesinin içlerine yayılma imkânı sağlamıştı. Nijer, İmo ve Cross Nehirlerinden oluşan üç akarsu sisteminden yararlanarak binlerce köleyi ticaretle uğraşan Eski Calabar, Bonny ve Yeni Calabar adlı şehir devletlere taşıyorlardı. 1700-1807 arasında geçen yıllar boyunca Biafra Bükü'nün geniş topraklarında 1 milyonu aşkın insan köleleştirildi. Bazıları hemen orada satılmış, pek çoğu sahile götürülürken yolda ölmüştü. Yaklaşık 900 bin insan çoğunlukla Britanya gemilerine sıkış tıkış bindirildi, Ara Geçiş sırasında ölenlerin ardından Yenidünya'nın limanlarına indirilenlerin sayısı 700 bini aşıyordu. Köleleştirilmiş ve bölge dışına gönderilmiş bu insanların üçte biriyle dörtte üçü arasında bir sayı İgbo topraklarından geliyordu. Yüz binlerce insandan biri de Equiano'ydu.[6]

Equiano'nun geldiği toplumda arazi ortak mülkiyetindi ve birlikte işlenirdi. Doğa bereketli ve cömertti: Toprak zengindi diye anlatıyordu, tarım verimliydi. Yöntemler basit, lüks çok azdı, ama yeterinden fazla yiyecekleri vardı, üstelik orada "hiç dilenci" bulunmazdı. Onun köyünde kadınlarla erkekler ortak tarlalarda ve ev yapımı gibi diğer işlerde "yekvücut" çalışırlardı. Çapa, balta, kürek, kazma (Equiano buna "gaga" diyordu) kullanarak çeşitli ekinleri ekip biçer, döver ve başlıca gıdaları

6 Arolar hakkında bkz. Kenneth Onwuka Dike ve Felicia Ekejiuba, *The Aro of South-eastern Nigeria, 1650-1980* (Ibadan: University Press Ltd., 1990). Bu paragrafta, aslında bütün bölümde Douglas B. Chambers'a çok şey borçluyum: "'My own nation': Igbo Exiles in the Diaspora", *Slavery and Abolition* 18 (1997), 72-97; "Ethnicity in the Diaspora: The Slave Trade and the Creation of African 'Nations' in the Americas", *Slavery and Abolition* 22 (2001), 25-39; "The Significance of Igbo in the Night of Biafra Slave-Trade: A Rejoinder to Northrup's 'Myth Igbo'", *Slavery and Abolition* 23 (2002), 101-120; ve *Murder at Montpelier: Igbo Africans in Virginia* (University of Mississippi Press, 2005), özellikle ikinci ve üçüncü bölümleri.

olan *fufu* yaparlardı. Tarihçi John Oriji'ye göre bu dönemde İgbolar "dünyanın en hevesli tatlı patates ekicileriydi." Bundan başka gölevez, planten, biber, fasulye, her türlü kabak, kokoroz, börülce, karpuz ve meyve üretip tüketirlerdi. Pamuk ile tütün eker, canlı hayvan (öküz, keçi ve kümes hayvanları) besler, ayrıca imalatla uğraşırlardı. Kadınlar pamuk eğirip dokuyarak elbise diker, çömleğin yanı sıra pipo ve "toprak kaplar" yaparlardı. Demirciler savaş ve çiftçi aletleri dökerken diğer metal işleme ustaları narin süs eşyaları ve takı oyarlardı. Üretilenlerin çoğunu kendileri tüketirlerdi, ticaret daha çok takas usulü yürür, para "pek az kullanılırdı." Buna rağmen ekonominin dünyadan soyutlanmış ya da kendi kendine yeten bir yapısı yoktu.[7]

Equiano'nun ailesi ve kalabalık akrabaları diğer herkes gibi babasoylu bir klan (*umunne*) düzeni içinde yaşıyorlardı; ailede reis erkekti, onun sözü geçerdi, ortak yaşamdaysa ihtiyar heyetinin. Toprağın mülkiyeti ve ekimi ortak olduğu için sınıf bölünmeleri de sınırlıydı, fakat köyde işgücü dağılımı ve statü farkı tıpkı Equiano'nun kendi babasından da anlaşılacağı üzere belirgindi. Equiano ayrıca çeşitli uzmanlık dallarından da söz ediyordu: rahip, büyücü, bilge, doktor ve otacı. Bazen bunların hepsi tek bir kişi olurdu, *dibia* denen bu kimseler ruhlar dünyasına erişimde aracıydılar, İgbo toplumunda saygı ve korku uyandırırlardı. Sosyal düzenin öbür ucunda köleler yer alırdı, savaşta esir alınan veya işledikleri suçlardan (adam kaçırma ve zinayı kastediyor) mahkûm olmuş kimseler. Nihayetinde ayrımlar ufak çaplı kalırdı, kabaca eşitlik geçerliydi. Köy aynı zamanda hayli özerk bir yapıya sahipti, öyle ki bütün sakinleri için başlıca kimlik kaynağı –ne sınıf ne ulus ne de etnik köken– köyün kendisiydi. Equiano "Benin kralına tabiiyetimiz sözde olmanın biraz ötesine geçerdi," diye hatırlıyordu; doğrusu bağlılık söz konusu olmayabilirdi, ne Benin kralına ne de başkasına. Onun bölgesinde yaşayan halk yerelciliği şiddet-

7 Afigbo, "Economic Foundations of Pre-Colonial Igbo Society", *Ropes of Sand*, 123-144; John N. Oriji, *Traditions of Igbo Origin: A Study of Pre-Colonial Population Movements in Africa* (New York: Peter Lang, 1990), 4; Chambers, *Murder at Montpelier*, 39-40.

le savunmak ve siyasal merkeziyetçiliğe direnmekle övünürdü. Oldum olası "*İgbo enwegh eze*" deyişini kendilerine düstur edinmişlerdi: "İgboların kralı olmaz."[8]

Halkı hakkında "Biz daha çok dansçı, çalgıcı ve ozan bir milletiz," diye yazmıştı Equiano. Ayinlere, sıklıkla ataların ruhlarını çağırıp hoşnut etmek amacıyla yapılan dini ve sanatsal gösterilerdeki zarif törenler damgasını vururdu. İgbolar insanların ve ruhların dünyası ya da canlılar ile ölüler arasındaki çizginin ince ve geçirgen olduğuna inanırlardı. Aslında hem iyi hem kötü ruhlar görünmez olsalar da her zaman İgbo toplumu içinde varlık gösterirlerdi, gördükleri saygının ölçüsüne göre halka ya yardım vaat eder ya da işlerine engel olmakla tehdit ederlerdi. Kurbanlar (*aja*) aracılığıyla ruhları beslemek bahtı açmanın temeliydi. *Dibia* ruhlarla doğrudan iletişim kurarak iki dünyayı birleştirirdi. İgbolar erken ölüme kötü ruhların sebep olduğuna ve ölülerin ruhlarının uygun şekilde gömülene dek ortalıkta gezinip başlarına musallat olacaklarına inanmışlardı. Bu inanışlar köle gemisinde ciddi sonuçlara yol açacaktı.[9]

Yazdığı özyaşamöyküsü, Equiano 11 yaşına geldiğinde, yurdu olan İgbo topraklarında köle ticareti ve baskınların türlü yollarla ve kurnazca yaygınlaştığını ortaya koyar. Köyün yetişkinleri ortak alanda çalışmaya gittiklerinde saldırı tehlikesine karşı yanlarına silahlarını da alıyorlardı. Ayrıca geride bıraktıkları çocuklar için özel önlemler alır, onları tek bir yere toplayarak kuş uçurtmamalarını tembih ederlerdi. Gezgin yabancılar korku uyandırırdı, hele bir de "uzakta yaşayan kırmızı adamlar" anlamında Oye-Eboe denen tacirler olduklarında ödleri kopardı. Bunlar Arolardı, güneyin "iriyarı, maun derili adamları." Meşru, mutabakata dayalı ticaret yaparlardı, hatta Equaino kendi köyündekilerin bazen Avrupa'dan gelen ticari mallar karşılığında onlara köle vermeyi teklif ettiklerini bile belirtmişti. Böyle tacirler "küçük bir devlete yahut mıntıkaya"

8 David Northrup, *Trade Without Rulers: Pre-Colonial Economic Development in South-Eastern Nigeria* (Oxford: Clarendon, 1978), 15; Chambers, *Murder at Montpelier*, 191; Afigbo, "Through a Glass Darkly", 179.

9 Chambers, "My own nation", 82; Chambers, *Murder at Montpelier*, 59-62.

yapılacak baskınları teşvik ederdi. Avrupa işi mallar isteyen yerli bir reis "komşularına çullanır ve ümitsiz bir çarpışma başlar", arkasından tutsak alınanlar satılırdı. Arolar bazılarını da kendi elleriyle yakalardı. Equiano çocuk yaşta tam olarak anlayamadıysa da sonradan düşündüğünde, onların asıl işinin "insanlarımızı yurdundan koparmak" olduğunu keşfetmişti. Nereye giderlerse gitsinler, uğursuzca yanlarında "büyük çuvallar" taşırlardı. Çok geçmeden Equiano bunlardan birinin içini de görecekti.[10]

Adam Kaçırma

"Bir gün bütün ahali her zamanki gibi çalışmaya giderken" Equiano ile ablası eve göz kulak olmak için orada kaldı. Bilinmeyen nedenlerle büyükler bildik önlemleri almamıştı. Az sonra iki erkekle bir kadın evin kerpiç duvarına tırmanıp "anında ikimizi birden kıskıvrak yakaladılar." Öyle çabuk olup bitmişti ki, çocuklar "bağırmaya ya da direnmeye" fırsat bulamamıştı. Baskına gelenler ikisinin de ağzını kapatarak "bizimle beraber en yakın ağaçlığa" koştular, orada ellerini bağladılar, hava kararmadan köyden olabildiğince uzaklaşmaya bakıyorlardı. Equiano ona saldıranların kim olduklarını belirtmemişti, fakat Arolar olduklarını ima ediyordu. Sonunda "soyguncular bir şeyler yiyip içmek ve geceyi geçirmek için küçük bir evde mola verdiler." Çocukların iplerini çözmüşlerdi ama onlar ağızlarına bir lokma koyamayacak kadar altüst olmuşlardı. Derken, "bitap düşmüş ve hazin durumda tek çıkar yolumuz azıcık uyumaktı, kısa bir süre de olsa derdimizi biraz olsun hafifletti." Sahile doğru uzun, çetin, yürek yaralayıcı bir yolculuk başlamıştı.[11]

Ertesi gün küçük kafile yolda kimseyle karşılaşmamak için ağaçlıkların arasından ilerledi, nihayet Equiano'ya tanıdık gelen bir yola çıkmışlardı. Yanlarından birileri geçtikçe çocuk "yardım etsinler diye avaz avaz bağırmaya" başlıyordu. Ama boşuna, "çığlıklarım beni bağladıkları ipleri sıkmaları, ağzı-

10 Northrup, *Trade without Rulers*, 65-76.

11 Bu kısımdaki alıntıların kaynağı Equiano, *Interesting Narrative*, 46-54.

ma tıkaç tıkamaları, sonra da beni büyük bir çuvala sokmaları dışında işe yaramadı. Ablamın da ağzını kapatıp ellerini bağladılar; bu halde bu insanlar gözden kaybolana dek ilerledik." Bir yorucu günün daha ardından Equiano ile ablasına yemek vermişlerdi ama onlar reddettiler, dolayısıyla köle gemisinde yaygın olacak bir direniş biçimi sergilemiş oluyorlardı. Köyünden zorla çekip alınan, ailesinin ve hemen herkesin gözbebeği Equiano ablasının yanında olmasında büyük teselli bulmuştu. "Bizi rahatlatan yegâne şey," diye yazdı, "o gece birbirimize sarılmak, birbirimizi gözyaşlarımızla yıkamaktı."

Ertesi gün yaşanan sarsıntı daha da artmıştı. "Ömrümün en büyük kederini yaşayacağım gün" olduğu anlaşılacaktı. Equiano'yu tutsak alanlar "kollarımızı birbirimize dolamış yatarken" onu ablasından ayırmışlardı. Çocuklar yalvarıyordu ama nafile: "Onu benden alıp koparark hemen götürdüler, bense tarifsiz acılar içinde kalakalmıştım." Equiano bir süre "durmadan ağlayıp sızlandı." Günlerce "hiçbir şey yemedim ama zorla ağzıma tıkıştırdılar." Elinde kalan son aile üyesiyle acının paylaşılmasının, "beraber gözyaşı dökmenin" verdiği rahatlık artık yoktu. Soyundan ve köyünden uzaklaştırılma süreci tamamlanmış oluyordu.

Sanki bu noktayı vurgulamak için delikanlının sonu gelmeyen satın alınma ve satılma işlemleri başlamıştı. Equiano kısa bir süre sonra bir "kabile şefine", "çok hoş kırlarda" yaşayan bir demirciye satıldı. Afrika usulü yaşayan bir aileye getirilen Equaino'ya iyi davranılıyordu. "Babamın evinden günlerce uzakta olsam da, bu insanlar bizimle aynı lisanı konuşuyorlardı." İçine girdiği yeni koşullar altında giderek hareket serbestliği kazanmıştı, bundan kaçıp köyüne geri dönmenin yollarını aramak üzere bilgi toplamak için yararlandı. "Zulüm görmüş ve annemle arkadaşlarımın hasretiyle bunalmış" bir halde, kerteriz aldığı evinin "doğan güneşin ardında" olduğunu hayal ederdi. Derken bir gün köylülerden birinin tavuğunu yanlışlıkla öldürdü, cezalandırılma korkusuyla kaçışının ilk adımı olarak çalılıkların arasına saklandı. Onu arayanların konuşmaları geliyordu kulağına, herhalde köyüne doğru yola koyuldu, ama köy o kadar uzak ki oraya asla ulaşamaz, dediklerini duydu.

Bu sözler çocukta "şiddetli paniğe" yol açmış, hemen ardından evine bir daha asla dönemeyeceğini düşünerek umutsuzluğa kapılmıştı. Efendisine geri döndü, çok geçmeden de bir daha satıldı. "Şimdi yaban hayvanlarının korkunç gürlemelerinin ortasında iğrenç çöplüklerden ve kasvetli ağaçlıklardan geçerek güneşin doğduğu yerin sol tarafına götürülüyordum." Burada köleleştirme işlemleri yaygın gibi görünüyordu. Halkın "mutlaka tepeden tırnağa silahlı" dolaştığı dikkatini çekmişti.

Derken onca badire arasında sevindirici bir sürpriz yaşamıştı. Sahile doğru zorlu yürüyüşü devam ederken Equiano ablasını bir kez daha gördü. Özyaşamöyküsünün bu ve başka yerlerinde yazdıklarına bakılırsa, hayatının en duygu yüklü anlarından biriydi: "Ablam beni görür görmez bir çığlık kopardı ve kollarıma koştu. Çok etkilenmiştim: İkimiz de ne diyeceğimizi bilemiyorduk; fakat uzunca bir süre sarmaş dolaş öylece kaldık, ağlamaktan başka bir şey gelmiyordu elimizden." Gözyaşlarıyla dolu kucaklaşma, Equiano'nun ortak mal sahiplerinden olduğunu düşündüğü adam da dahil, gören herkese dokunmuştu. Gece yatarken adam birinin sağında, diğerinin solunda uyumasına izin verdi, böylece "sabaha kadar adamın göğsünün üstünde el ele tutuşabilmiş ve beraber olmanın sevinciyle bir süreliğine dertleri unutmak" mümkün olmuştu. Derken o "kahredici şafak" doğmuş, bir kez daha birbirlerinden ayrı düşmüşlerdi, ama bu defa sonsuza dek. Equiano artık öncekinden daha perişan olduğunu yazmıştı. Ablasının kaderine kahroluyordu. Yıllar sonra "Senin hayalin yüreğimden hiç silinmedi," diye yazmıştı ona sevgiyle.

Sahile yürüyüş kaldığı yerden devam ediyordu. Equiano oradan oraya götürülüp satılıyordu, sonunda muhtemelen Nijer deltasında yer alan Tinmah adlı güzel şehirde zengin bir tacire verildi. Ömründe ilk kez hindistancevizi ve şekerkamışını burada tattı, ayrıca "kore" (*akori*) dediği parayı ilk kez gördü. Komşu evdeki zengin dulun kendi yaşlarındaki oğluyla arkadaş olmuştu, kadın da onu tacirden satın aldı. Ona öyle iyi davranıyorlardı ki, köle olduğunu unutmuştu. Efendisiyle aynı masada yemek yiyor, başka köleler tarafından hizmet ediliyor, ok ve yayla, başka çocuklarla oyun oynuyordu, "tıpkı eskiden

evde yaptığım gibi." İki ay içerisinde yeni ailesine yavaş yavaş ısınmış "ve vaziyetime alışmaya, azar azar dertlerimi unutmaya" başlamıştı. Bir sabah erkenden hoyratça uyandırılıp evden dışarı çıkarıldı ve deniz kıyısına doğru tekrar yola koyuldu. Yeniden evinden koparılmanın "tatlı hüznü" kapladı içini.

Bu noktaya kadar Equiano'nun yolculuğunda karşılaştığı hemen herkes kültürel açıdan ona yakın kimselerdi. "Örf ve âdetleri, lisanları" aşağı yukarı aynıydı; bunlar İgbolardı veya zamanla olacaklardı. Ancak sonunda kültürel aşinalığın ortadan kalktığı bir yere vardı. Sünnet olmadıklarını, alışık olduğu usullerle yıkanmadıklarını, Avrupa işi kap kacak ve silahlar kullandıklarını ve "kendi aralarında yumruklaşarak dövüştüklerini" gördüğü kıyı halkı İbibioların kültürü onu hayretler içinde bıraktı. Topluluğun kadınlarını "erkekleriyle yiyip içerken ve yatarken" görünce edepsiz olduklarını düşünmüştü. Kendilerini tuhaf çizilerle süslüyor, dişlerini zımparalayıp sivriltiyorlardı. En şaşırtıcı olanı da tanrılara kurban ya da adak kesmemeleriydi.

Equiano geniş bir akarsu kenarına, muhtemelen Bonny'ye gelince şaşkınlığı daha da arttı. Her yerde kanolar vardı, "her türlü ev eşyası ve erzak" yükleyip buralarda yaşıyorlardı sanki. Çocuk ömründe ne böyle geniş bir su, ne de böyle yaşayıp çalışan insanlar görmüştü. Kendisini tutsak alan adamlar tarafından bir kanoya bindirilip, ırmak boyunca kürek çekerek kâh içinden geçip kâh etrafından dolandıkları bataklıklar ile mangrov ormanlarını görünce şaşkınlığı yerini korkuya bıraktı. Her gece kanoyu kıyıya çektikten sonra ateş yakıp çadır ya da baraka kuruyor, yemek pişirip uyuyor, sabah olup da yine bir şeyler yedikten sonra kanolara atlayıp ırmaktan aşağı yola devam ediyorlardı. Adamların suda rahatlıkla yüzüp dalmaları dikkatinden kaçmamıştı. Seyahatler kâh karadan kâh sudan, "farklı yurtlar ve çeşitli ülkelerden" geçerek kaldığı yerden devam ediyordu. Kaçırıldıktan altı veya yedi ay sonra "deniz kenarına vardım" galiba, orası Bonny'nin büyük, hareketli köle ticareti kapısıydı.

Sihirli Gemide

Sahile ilk adım attığında Equiano'yu tüylerini diken diken edecek kadar huşu içinde bırakan köle gemisi olasılıkla ana direği yaklaşık 18 metre ve ana gabya yelkeni 9 metre yüksekliğinde olan 18 ila 21 metre uzunluğunda bir snov-brikti. sekiz top ve 32 kişilik mürettebatıyla *Ogden* demir atmış, oğlanın aniden uyanarak kendisinin de dahil olduğunu fark ettiği "kargosunu bekliyordu."[12] Afrikalı tacirler onu kanoyla tekneye taşımış, herhalde başkalarıyla birlikte ip merdiven yardımıyla teknenin yanından yukarı tırmandırıp küpeştenin üzerinden ana güverteye getirmişti. Burada Equiano ürkütücü gemicilerle karşılaştı, dilleri "şimdiye kadar duyduklarımdan çok farklıydı." Bakır kazanı ve tutsakların melankolisini ve korkutucu yamyamlığı görmüştü. Bayıldı. Onu gemiye getiren Siyah tacirler çocuğu ayıltıp diriltmeye çalıştılar "ama hepsi nafile." İğrenç görünüşlü Beyaz adamlar beni yiyecek mi diye soruyordu. Hayır dediler. Sonra mürettebattan biri Equiano'yu neşelendirmek için ona bir tek viski getirdi, ama küçük çocuğun ondan ödü kopmuştu, kabul etmedi. Siyah tacirlerden biri alıp uzattı çocuğa. O da içti, ama içki gemicinin istediğinin tam tersi etkiyi yaratmıştı. Çok geçmeden işler daha da karıştı. Siyah tacirler paralarını alır almaz gemiyi terk edince Equiano umutsuzluğa kapıldı: "Artık anayurduma dönme şansını tümden yitirdiğimi anlamıştım, kıyıya ayak basmak için en ufak bir umut kırıntısı bile kalmamıştı." Dip güvertenin iğrenç kokusunu ve yemek yemeyi reddettiği için kırbaçlanınca "kendi memleketimdeki en adi köleyle" bile yer değiştirmeye hazırdı. Sonunda iyice umutsuzluğa kapılarak "kalan son dostum Ölüm beni kurtarsın," diye yakarıyordu.[13]

---

12 Gerek Carretta (*Equiano the African*, 34) gerekse Lovejoy ("Autobiography and Memory") *Ogden*'in muhtemelen Equiano'nun yolculuk ettiği tekne olduğunu ileri sürerler, ben de onlar gibi düşünmekten yanayım. Seferin ayrıntıları için bkz. *TSTD* #90473.

13 Bu kısımdaki alıntıların kaynağı Equiano, *Interesting Narrative*, 55-57. Equiano'nun gemideki tepkisi, 1708 yılında 8 yaşındayken gemiye binen Jack Cremer adında İngiliz bir çocuğunkine çok benzer: "Bir iki gün kimse beni fark etmemişti, ben de nasıl bir dünyada olduğumun farkında değildim. Cinlerin arasında mıydım, yoksa Şeytanların mı? Her şey tuhaf geliyordu; başka bir

Köle ticareti alışılmadık insanların bir araya gelmesini sağlar ve bir ölçüde aralarındaki kültürel farklılıkların giderilmesine yarardı. Equiano "kendi hemşerilerini" hemen bulmadı, aslında onları aramak zorunda kaldı. İgbolardan başka gemide bulunanlar Equiano'nun geldiği köyün kuzeyinden gelen Nupeler, İgalalar, İdomalar, Tivler ve Agatular; güneybatıdan İcolar; İbibo, Anang, Efik (hepsi Efik dilini konuşuyordu), Ododop, Ekoi, Ekacagham, Ekrikuk, Umon ve Enyonglar gibi doğudan yığınla kalabalıktı. Bu insanların çoğu çok dil konuşurlardı, birçoğu, hatta çoğu, ister kıyıda olsun ister içerilerde, bölge genelinde ticaret yaparken önemli olan İgbo dilini konuşur veya anlardı. Bazıları karma diller, İngilizce, belki Portekizce birkaç kelime bilirdi. Gemide iletişim kurmak hiç kolay olmayacaktı, ama bunun pek çok yolu vardı.[14]

Köle gemisinde Equiano'dan başka daha pek çok kimse İgbo olduklarını keşfediyorlardı. Equiano'nun köyünde, aslında iç kesimlerde "İgbo" terimi kendini ya da kimliği tanımlamak i-

---

dil, acayip ifadeler, uykuda olduğumu yahut rüya gördüğümü zannediyordum, hiç uyanmıyordum sanki. Her sabah harekete geçen geminin, akşamları sandalların korkunç gürültüsünü duyar, neler oluyor diye korkardım." Bkz. John Cremer, *Ramblin' Jack: The Journal of Captain John Cremer, 1700-1774*, ed. R. Reynall Bellamy (Londra: Jonathan Cape, 1936), 43. William Butterworth da Liverpool tersanelerini ilk gördüğünde "muazzam gemi mimarlığı" karşısında "hayretler" içinde kaldığını dile getirmişti. Bkz. *Three Years Adventures*, 4.

14 Femi J. Kolapo, "The Igbo and their Neighbours during the Era of the Atlantic Slave-Trade", *Slavery and Abolition* 25 (2004), 114-133; Chambers, "Ethnicity in the Diaspora", 26-27; Chambers, "Significance of Igbo", 108-109; David Northrup, "Igbo: Culture and Ethnicity in the Atlantic World", *Slavery and Abolition* 21 (2000), 12. Köle gemisi hakkında yakın zamanda ulaşılan bilgiler, köle seçiminde sanıldığından daha az gelişigüzel davranıldığına, dolayısıyla farklı kültürlerin karışmasının o kadar yaygın görülmediğine işaret eder. Tam tersine, Afrika'da köle ticareti yapılan liman kentlerinde kültürel gruplar bir araya getirilirken, gemide kuracakları iletişimi kolaylaştırmaya çalışılırdı. Bu konu 9. bölümde daha ayrıntılı ele alınacak. Afrika'dan Amerika'ya yönelen kültür dalgasına ilişkin önemli çalışmalar: Michael A. Gomez, *Exchanging Our Country Marks: The Transformation of African Identities in the Colonial and Antebellum South* (Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1998); Philip D. Morgan, "The Cultural Implications of the Atlantic Slave Trade: African Regional Origins, American Destinations and New World Developments", *Slavery and Abolition* 18 (1997), 122-145; Gwendolyn Midlo Hall, *Slavery and African Ethnicities in the Americas: Restoring the Links* (Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2005).

çin kullanılmazdı. Ünlü Nijeryalı/İgbo yazar Chinua Achebe'ye göre "İngo" aslında "incitici bir kelimeydi; onlar çalılık arazide yaşayan "öteki" insanlardı." Hakaret sözcüğüydü "İgbo", köye dışarıdan gelen birine verilen isimdi. Equiano da Arolara "Oye-Eboe" derken aynı küçük düşürücü anlamı kastediyordu. Fakat köle gemisinde herkes köyün dışındaydı, derin benzerlikler ansızın yerel farklılıkları gölgede bırakmıştı. Kültürel ortaklıklar, özellikle de dil, işbirliği ve topluluk açısından yaşamsal öneme sahipti besbelli. Afrika'nın diğer etnik kökenleri gibi İgbolar da pek çok açıdan köle ticaretinin ürünüydüler. Diğer bir deyişle, gemide etnik bir köken doğuyordu.[15]

Equiano bir zaman sonra köle gemisindeki sistematik dehşet uygulamasının farkına vardı. Beyazlar "düşündüğüm gibi çok vahşi görünüp öyle davranıyorlardı", gemide düzenli olarak gördüğüm "başka hiçbir halkın böyle gaddarca zulüm uyguladığına şahit olmamıştım." Direnmeye cüret eden, yemek yemeyi reddeden veya denize atlamaya kalkan "zavallı Afrikalılar" kamçılanıp kesiliyordu. Equiano yemekleri geri çevirdiği için birkaç kez kamçı yemişti. Bundan başka terörün yalnızca kölelerle sınırlı kalmadığını da belirtiyordu Equiano. Bir gün başkalarıyla birlikte ana güvertedeyken kaptan Beyaz bir gemiciyi "pruva direğinin yanında kalın bir halatla amansızca kırbaçlamıştı ki adam oracıkta ölüverdi; yabanilere yaptıkları gibi onu parmaklıklardan aşağı fırlatıp attılar." Mürettebata uygulanan şiddet dehşeti ikiye katlıyordu: "Bu nedenle bu insanlardan daha çok korkuyordum; ben de göreceğim muamelenin bundan daha farklı olmayacağını bekliyordum."

Equiano'nun köle gemisinde geçen günleri hakkında anlattıklarının en önemli bölümlerinden biri dip güvertede yapılan sohbetlerin özetidir. Hem çocuk hem de denizden kilometrelerce içeriden gelmiş biri olarak gemidekiler arasında Avrupalılar ve onların yaşam tarzı hakkında en az bilgiye sahip

15 Chinua Achebe, "Handicaps of Writing in a Second Language", *Spear Magazine* (1964), alıntı yapan Lovejoy, "Autobiography and Memory". Ayrıca bkz. Byrd, "Eboe, Country, Nation", 127, 132, 134, 137. "Halk" ve "orman insanı" gibi anlamları olan "İgbo" terimine ilişkin daha kapsamlı bir araştırma için bkz. Oriji, *Traditions of Igbo Origins*, 2-4. İgboların etnik kökenleri hakkında bkz. Chambers, "My own nation", 91 ve "Ethnicity on the Diaspora", 25-39.

kişi oydu. Çeşitli kültürlerden gelen insanlarla iletişim kurmaya çabalarken, "kendi memleketinden" olan insanları "zincire vurulmuş zavallılar" arasında arayıp bulmuştu. Yamyamlık korkusuyla ilk sorduğu soru "bize ne yapacaklar?" oldu. Kimi erkek köleler "onlar için çalışmak üzere bu Beyaz adamların memleketine götürüldüğümüzü anlattı bana." Aldığı bu yanıt Equiano'yu rahatlatmıştı besbelli, çünkü "şayet çalışmaktan daha kötüsü olmayacaksa, vaziyetim o kadar ümitsiz değildi demek," diye açıklıyordu.

Yine de vahşi Avrupalılar hakkındaki korkuları geçmek bilmiyor, akla yeni sorular getiriyordu. Equiano onlara "bu insanların memleketleri yok mu ki bu ağaç kovuğunda," gemide yaşıyorlar diye sormuştu. Aldığı yanıt "var ama çok uzakta," oldu. Şaşkınlığı hâlâ geçmeyen delikanlı merak ediyordu, "nasıl olur da bizim memlekette isimleri hiç duyulmaz?" Çünkü "çok uzaklarda yaşıyorlardı." Kadınları nerede diye sordu Equiano, "onlar da bunlara mı benziyor?" Cevap, benziyorlar, oldu, "onlar evlerindeler."

Bunları hayret ve dehşetin kaynağı gemiyle ilgili sorular izledi. Gördükleri karşısında sersemliği geçmeyen Equiano teknenin nasıl gidebildiğini bilmek istiyordu. Bu soru karşısında adamların verecek kesin yanıtları yoktu, ama bunu anlamak için gemiyi inceleme çabası içinde olduklarını gösterdiler: "Söyleyemediklerini anlattılar; fakat gördüğüm kadarıyla ipleri yardımıyla direklere tutturulmuş kumaşlar vardı, tekne böyle gidiyordu; Beyaz adamlar suya büyü veya tılsım yapmışlardı, istedikleri zaman tekneyi durdurabiliyorlardı." Equaino "bu anlatılanlar beni iyice afallatmıştı, sahiden ruhlar olduklarını düşündüm," diye açıklamıştı. Equiano bir gün güvertede pupa yelken üzerlerine gelen bir tekne görünce geminin uyandırdığı merak iyice arttı. Onunla birlikte herkes, "hele bir de yaklaştıkça tekne daha büyük görününce" ağzı açık kalakalmış bakıyordu. Yaklaşan gemi nihayet demir attığında, "onu gören ben ve hemşerilerim teknenin istop etmesini hayretle seyrediyorduk; bunun sihirle olduğuna kani olmuştuk."

Ara Geçiş

Equaino'nun Ara Geçiş'i geçişi zulüm, aşağılanma ve ölümün yan yana yer aldığı bir tören alayıydı adeta.[16] En önemlisi bütün kölelerin dip güvertelere kapatılıp kilitlenmesiyle başlardı, "bu nedenle tekneyi nasıl idare ettiklerini görememiştik." Gemi kıyıda demirliyken, şikâyet ettiği pek çok şey aniden daha beter olmuştu. Artık herkes bir arada aşağı güvertelere kapatıldığından bölmeler "öyle kalabalıktı ki her birimizin kendi ekseni etrafında dönmeye zar zor yeri vardı." Köleler sıkışık vaziyette bir araya kapatılırdı, her birine düşen alan ancak tabuttaki kadardı. "Onur kırıcı zincirler" sürtündüğü el ve ayak bileklerini, boynu kesiyordu. Tutsaklar aşırı sıcağa ve havasızlığa, "bol terleme" ve deniz tutmasına maruz kalıyorlardı. Zaten "tiksinç" olan pis koku ter, kusmuk, kan ve dışkı dolu "elzem leğenler"le birlikte "bizi neredeyse boğuyordu." Dehşete düşmüş insanların çığlıkları can çekişenlerin iniltilerine karışırken kulakları uğuldatıyordu.[17]

Belki kötü hava yüzünden günlerce çıkarılmadan dip güvertede tutulan Equiano yol arkadaşlarının son nefeslerini vermelerini, "dolayısıyla kendilerini satın alanların, deyim yerindeyse, kıyasıya para hırsına kurban olmalarını" seyrederdi. Gemiyi sağ kalanların ne doğru dürüst gömebildiği ne de adaklar adayabildiği ölenlerin sıkıntılı ruhları kaplıyordu. İçinde bulundukları koşullar "pek çoğunun hakkından gelir," bunlar ekseriyetle muhtemelen "kanlı ishal" ya da dizanteriden ölürdü. Biafra Bükü köle ticaretinin yapıldığı bütün bölgeler arasında ölüm oranının en yüksek olduğu yerdi. *Ogden* gemisinin köle edilmiş "kargosunu" toplamasının 8 ay sürmesi durumu daha da kötüleştirmişti. Equiano'nun kendi de hastalanmıştı, ölmesi bekleniyordu. Aslında "dertler nihayet bulur" umuduyla ölme arzusu yeniden canlanmıştı. Denize atılan ölüler aklından çıkmıyordu: "Derinlere gönderilen nicelerinin

16 Gemi kıyıda demirliyken ve Atlantik'i geçerken kaç insanın öldüğü bilinmez, yalnızca *Ogden* gemisinin kaptanının sayısı 400 olan bir "kargo" yüklemeyi planladığı ama teslim ettiklerinin 243 olduğu bilinmektedir. Bkz. *TSTD*, #90473.

17 Bu kısımdaki alıntıların kaynağı Equiano, *Interesting Narrative*, 58-59.

benden çok daha mutlu olduklarını düşünürdüm. Özgürlüğü tattıkları için onlara gıpta eder, içinde bulunduğum vaziyeti onlarınkiyle değişmeyi isterdim." Equiano küpeşteden atlayıp intihar edenlerin de hâlâ sağ oldukları, huzura ve hürriyete kavuştukları, belli ki gemideki insanlarla hâlâ temas kurdukları ihtimalini göz önünde bulundururdu.[18]

Dehşete ve ölme isteğine rağmen hayata inatla tutundu, direndi. Sağ kurtulma adına diğer kölelerle iletişim kurmaya devam etti. Bunu kısmen, ister İgbo olsunlar ister olmasınlar, kendisini yıkayan ve anne şefkati gösteren köle kadınlara borçluydu. Çocuk olduğu için dilediği gibi hareket eder, kolay hastalandığı için "neredeyse devamlı güvertede" tutulur, orada disiplin ve direnişin giderek acımasızlaşan diyalektiğine tanık olurdu. Köleler kendilerine karşı koymak için her türlü yola başvurmaya kararlı davrandıkça mürettebat daha çok zulüm uygulardı. Equiano aç hemşerilerinden birkaçının balık yemeye kalkıştıklarını ama karşılığında fena halde kırbaç yediklerini görmüştü. Bundan kısa bir süre sonra bir gün "deniz sakin, rüzgâr yavaşken" üç tutsağın mürettebatın elinden kurtulup bordadan aşağı atladığına, ağların arasından geçip suya düştüklerine yakın mesafeden şahit olmuştu. Mürettebat derhal harekete geçerek intihar girişimlerinin artmasını (Equiano da öyle olacağına inanıyordu) önlemek için herkesi aşağı güvertelere kapatmış, arkasından da denizdekileri kurtarmak için tekneyi yavaşlatmıştı. "Gemide daha önce hiç duymadığım kadar gürültü ve karışıklık" vardı. Mürettebatın çabalarına rağmen iki asi boğularak kendi sonlarını getirmeyi başarmışlardı. Üçüncüsü yukarı çıkarılmış, güverteye getirilerek "ölümü köleliğe tercih etmeye kalkıştığı" gerekçesiyle azgınca kamçılanmıştı. Böylece Equiano köleler arasında şekillenmeye başlayan direniş kültürünü anlatmış oluyordu.

18 Forde ve Jones, *Ibo and Ibibio-Speaking Peoples*, 27; Afigbo, "Through a Glass Darkly", 181. Köle gemisinde intihar öbür Afrikalı kabilelere göre en çok İgbolar arasında görülürdü. Michael Gomez İgboların intihara yatkın olmalarının plantasyon sahipleri arasında klişeleşmiş bir görüş olmasının sosyal gerçeklikte bir temeli olabileceğini savunmaktadır. Bkz. Gomez, "A Quality of Anguish: The Igbo Response to Enslavement in the Americas", *Trans-Atlantic Dimensions of the African Diaspora* içinde, ed. Paul E. Lovejoy ve David V. Trotman (Londra: Continuum, 2003), 82-95.

Geminin çalışmasıyla ilgili denizcilerden öğrenebileceği her şeyi öğrenmek Equiano'nun kendi direniş stratejisinin bir parçasıydı. Uzun vadede bunun onu özgürlüğe götüren yolu açacağı anlaşılacaktı, çünkü denizci olarak çalışabilecek, emeğinin karşılığını alabilecek ve 24 yaşına geldiğinde özgürlüğünü satın alabilecekti. Kendini gemidekiler arasında "en faal" adam diye tanımlıyordu: 18. yüzyıl denizcilik dilinde bunun anlamı geminin işlerini en çok gayret göstererek yerine getirmekti. Denizcilerin nasıl didindiklerini seyrederken onlara hayran kalmış ama aynı zamanda açıölçeri kullanmaları aklını karıştırmıştı: "Denizcilerin onunla yaptıkları gözlemleri şaşkınlıkla izler, ne anlama geldiğini anlayamazdım." Parlak çocuğun merakını fark eden denizcilerden biri günün birinde bu merakı gidermeye karar verdi. Equiano'nun büyüteçten bakmasına müsaade etti. "Hayranlığım daha da artmıştı; artık başka bir dünyada bulunduğuma ve etrafımdaki her şeyin sihirli olduğuna iyice ikna olmuştum." Burası *başka* bir dünyaydı, başına buyruk bir gemici topluluğuydu, ayrıca öğrenilebilecek bir tılsımı vardı. Equaino ilk adımı atmıştı.[19]

Barbados

Gelgelelim ufukta başka bir dünyanın görünmesi uzun sürmemişti. Kara görünür görünmez mürettebat "avazı çıktığınca naralar atmış" ve "türlü sevinç belirtileri" göstermişti. Fakat ne Equiano ne de diğer tutsaklar onların bu heyecanını paylaşıyordu. Ne düşüneceklerini bilemediler. Karşılarında büyük şeker devriminin merkez üssü, Britanya sömürge sisteminin baş tacı ve dünyanın herhangi bir yerinde kurulu köle toplumları arasında en gelişmişi, dolayısıyla en zalimi olan Barbados duruyordu. Gemide bulunan tutsakların çoğunun istikameti bu küçük adadaki plantasyonlardı.[20]

Snov-brik, gemi direklerinin sık ağaçlar gibi yükseldiği Bridgetown'ın işlek limanında demir atarken Equiano ve yol

19 Equiano'nun doğum tarihi olarak Lovejoy'un hesapladığı yılı (1742) ve gençlik yıllarına ilişkin yine onun çizdiği kronolojiyi izliyorum. Bkz. Lovejoy, "Autobiography and Memory".

20 Bu kısımdaki alıntıların kaynağı Equiano, *Interesting Narrative*, 60-61.

arkadaşlarını aşağı güvertede yeni korkular sarmıştı. Gecenin karanlığında acayip görünüşlü yeni adamlar binmişti gemiye, sonra da kölelerin hepsi muayeneden geçmek üzere sürüler halinde ana güverteye çıkarıldılar. Tacirlerle plantasyon sahipleri, köle satın almaya talip kimseler ilk iş Equiano ile arkadaşlarını dikkatle incelemeye koyuldular. "Bizden yerimizde sıçramamızı da istediler," diye hatırlıyordu Equiano, "arkasından karayı işaret ederek oraya gideceğimizi anlattılar." Tutsakları "ayrı paketler" halinde satışa çıkarmışlardı.

Bu süre içerisinde Equiano ve belli ki diğerleri de "bunun üzerine, bize çirkin görünen bu adamlar tarafından yeneceklerini düşünüyorlardı." Derken herkes gerisingeri dip güvertelere gönderildiler, fakat yeni korku iyice kök salmıştı, Equiano'ya kulak verelim: "Her yanımız ürperiyor, titriyordu, bu evhamların sonucunda gece boyu acı çığlıklardan başka ses duyulmuyordu." Çığlıkların ne kadar sürdüğü belirsiz, fakat sonunda Beyaz ziyaretçiler haykırışlar karşısında "bizi sakinleştirmek için eski kölelerden bazılarını" çağırarak tepki göstermişlerdi. Barbados plantasyon toplumunun bu emektarları "kimsenin bizi yemeyeceğini, ama çalışacağımızı, yakında karaya çıkıp kendi memleketimizden pek çok insan göreceğimizi anlattılar." İşin sırrı çalışmaktan geçiyordu anlaşılan: "Bu haberle hepimiz rahatlamıştık; hakikaten de karaya ayak bastıktan hemen sonra her dili konuşan Afrikalılar bizi görmeye geldi."

Equiano ve diğerleri artık kıyıya, onun deyişiyle, "tacir avlusuna" götürülmüştü, orada "cinsiyete veya yaşa bakmadan hepimizi ağıla kapatılan koyunlar misali bir yere tıktılar." Gemiden cinsiyet ve yaş ayrımı yapıldığını gördükten sonra bu onlara tuhaf gelmişti elbet. Yeni koşulların asap bozan belirsizliğine rağmen Bridgetown'ın manzarası Equiano'da yeni bir merak uyandırmıştı. Evlerin Afrika'da gördüklerinden farklı olarak yüksek ve katlı olduğunu gördü. "Beni daha da çok şaşırtan," diye yazmıştı, "at sırtında insanlar görmekti. Bunun ne anlama gelebileceğini bilmiyordum; aslında bu insanların sihir işinden başka bir şey olmadıklarını düşünmüştüm."[21]

21 İgboların efendilerini sihirbaz olarak görmeye yatkın olmaları hakkında bkz. Chambers, "My own nation", 86.

Oysa gemi arkadaşları şaşırmamışlardı. Afrika'nın uzak bir kesiminden, kuşkusuz kuzey savanlıktan gelen bazı "tutsak arkadaşlar" atların "kendi topraklarındakilerle aynı cinsten" olduğunu söylüyorlardı. Diğerleri de bunu doğrulayarak kendi atlarının "oradakilerden daha iri" olduğunu söylediler.[22]

Birkaç gün sonra "karambol" ile satış yapılmıştı. Tacirler insan mallarını avluya dizdiler, arkasından işaret verildi, davul çalmaya başladı, bunun üzerine alıcılar satın almak istedikleri köleleri seçmek için deli gibi koşturmaya koyuldular. O an yaşanan "gürültü ve kargaşa" Afrikalıları dehşete düşürmüştü, açgözlü alıcıların kötü kaderlerinin elçisi olduklarını düşünüyorlardı. Kimileri hâlâ yamyamlara yem olacaklarından korkuyordu. Korkmakta haklıydılar, çünkü satın alındıktan hemen sonra çiğ çiğ yeneceklerdi, ama onları yiyen Barbados'ta şeker yapmak için ölesiye çalışacakları iş olacaktı.

Üçüncü ayrılığın eli kulağındaydı, buysa Afrika sahillerinde demirliyken ve Ara Geçiş sırasında gemide kurulan ilişkileri aydınlatmaktadır. Equiano o anda vicdanları bile sızlamadan "akrabalarla arkadaşların çoğu bir daha hiç görüşmemek üzere birbirlerinden koparıldıklarını" belirtmişti. Geminin erkekler bölümünde hep birlikte kaldıktan sonra farklı efendilere satılan çok sayıdaki kardeşin hazin öyküsünü hatırlıyordu. "Ayrılırken onları görmek ve ağlamalarını duymak çok dokunaklıydı," diye yazmıştı. Kocalar karılarından, çocuklar anababalarından, kardeşler birbirlerinden koparılıyordu.

Öte yandan ayrılma olasılığına karşı acıyla feryat edenler yalnızca kan bağı bulunanlar değildi. Aralarında zaten bir kere kabilesinden uzaklaştırılıp artık "acıları ve dertleri" gemide bulunanlarınkine karışmış "can dostları ve sevgililer" de vardı. Ara Geçiş *öncesinde* bazıları 8 aydır gemide beraberlerdi. "Kölelik vahametinin" ortasında birbirlerine moral vermişlerdi. Equiano'nun deyişiyle "az da olsa beraber olmanın rahatını" yaşıyor, birlikte ağlıyor, birlikte direniyor, her beraber sağ kal-

22 Equiano'nun hiç at görmemiş olması İgbo topraklarının ortasından geldiği savını destekler. Çeçe sineği yüzünden kuzeydeki toprakların aksine orada at bulunmuyordu. Bkz. Forde ve Jones, *Ibo and Ibibio-Speaking Peoples*, 14; ve Afigbo, "Through a Glass Darkly", 150.

maya çalışıyorlardı. Gemide bir araya gelmiş bu yeni topluluk, tutsakların hepsi "farklı yollara" gitmeye zorlandıkça paramparça edilecekti. Equaino gemide uyanan "her hassas duygu" para hırsı, lüks ve "kazanma ihtirasına" kurban edilecekti diye belirtmişti.[23]

Bitmek Bilmeyen Geçiş

Equiano ve yol arkadaşlarından birkaçı için Ara Geçiş Barbados'ta son bulmamıştı. Bunlar "fazla yıprandıklarından diğerleriyle beraber satılamamış" kimselerdi. Travmalara sebep olan geçiş onları sağlığından etmişti besbelli, bir deri bir kemik kalmış, marazlanmış, melankoliye tutulmuşlardı. Alıcılar sağ kalacaklarından kuşku duymuş ve satın almak istememişlerdi anlaşılan. "Süprüntü köleler" olmuşlardı artık. Birkaç gün adada kaldıktan sonra daha küçük bir tekneye, belki de Virginia'daki York River'a doğru yol alacak, Richard Wallis'in sahibi olduğu *Nancy* adlı şalopaya bindirildiler. İkinci geçiş ilkinden daha kolay aşılıyordu. Köle gemisiyle karşılaştırıldığında buradaki kölelerin sayısı çok daha azdı, ortam o kadar gergin ve şiddetli değildi, ayrıca kaptan onları kuzeyde satabilmek için kilo almalarını istediğinden yemekler de daha iyiydi. Equiano şöyle yazmıştı: "Geçitte Afrika'dan yaptığımız yolculuk boyunca gördüğümüzden daha iyi muamele gördük, bol bol pirinç ve yağlı domuz etiyle beslendik." Ama keyifleri yerinde değildi. Equiano Barbados'ta satılan yol arkadaşlarının eksikliğini hissediyordu: "Artık kendi hemşerilerimle sohbet etmekten aldığım azıcık keyiften de mahrum kalmıştım; beni yıkayıp benimle alakadar olan kadınların hepsi farklı yerlere gitmişti, bir daha hiçbirini görmedim." Eğer içlerinden birini ya da daha fazlasını görseydi, gemide kurulan bağlar yeniden güçlenecek ve tazelenecekti.[24]

Dillerini konuşmasa bile delikanlı şalopadaki Afrikalılarla yeni ilişkiler kurmuştu elbet. Derken Virginia'ya ayak bastıkla-

23 Yukarıda belirtildiği üzere *Ogden* gemisi insan kargosunu toplarken sahilde 8 ay kalmıştı.

24 Bu kısımdaki alıntıların kaynağı Equiano, *Interesting Narrative*, 62-67. *Nancy* hakkında bkz. Carretta, *Equiano the African*, 37.

rında bu bağlar da koparıldı, çünkü "sonunda bütün yol arkadaşlarım farklı istikametlere dağıtıldılar, geriye bir tek ben kaldım." Bağlarından yeniden koparılan ve sürüler halinde satılanlara gıpta eden "ben gitgide daha da perişan oluyordum, bütün yol arkadaşlarımdan daha kötü vaziyette bulunduğumu düşünüyordum; zira onlar birbirleriyle konuşabiliyorlardı, halbuki benim anlayabileceğim şekilde konuşacak kimsem yoktu." Bu koşullar altında ölme isteği yeniden canlanmıştı: "Devamlı ıstırap ve hasret çekiyordum, ölmek istiyordum, tek arzum buydu."

Artık ticaret gemisi kaptanlığı yapan eski bir deniz subayı olan Michael Henry Pascal tarafından İngiltere'de birine armağan edilmek üzere satın alınana dek Equiano'nun yalnız, hüzünlü hali devam edecekti. *Industrious Bee* adlı "tütün vs yüklü, yelken açmaya hazır kocaman güzel bir gemiye" bindirildi. Ara Geçiş'in sonu bir türlü gelmek bilmemişti herhalde, fakat en azından şimdi işi köle taşımak olmayan açık deniz gemisinde bulunuyordu. Yaşam koşulları da o doğrultuda iyileşmişti: "Üzerinde yatacak yelkenlerim ve yiyecek bolca düzgün kumanyam vardı; gemideki herkes" en azından başlangıçta "daha önceki Beyaz adamların aksine bana çok nazik davranıyordu." Belki de "kötü ruhlar" falan değildiler, her halü kârda dehşet saçan "Beyaz adamlar" kategorisinin geniş kapsamlı anlamı yavaş yavaş değişmeye başlamıştı: "Böylece hepsinin aynı yaradılışta olmadığını düşünmeye başladım." Bir yandan da İngilizce öğreniyor, mürettebattan bazılarıyla konuşuyor ve geminin işleyişi hakkında bilgi toplamaya devam ediyordu.

Equiano'nun bu seyahatte başına gelen belki de en önemli şey, 15 yaşlarında Richard Baker adında yeni bir yol arkadaşı bulmasıydı. Elinde köleler olan (zaten kendi de köle çalıştıran) Amerikalı bir adamın iyi eğitim görmüş, "çok candan bir mizaca" ve "önyargıdan uzak bir akla" sahip oğlu olan Baker ile Afrikalı delikanlı arasında dostluk kurulmuştu: "Bana büyük düşkünlük ve ihtimam gösteriyordu, buna karşılık ben de ondan hayli hoşlanmıştım." Ayrılmaz ikili olmuşlardı, Baker tercümanlık yapar, Equiano'ya yararlı şeyler öğretirdi.

Seyahatin ayrıcalıklı yolcusu olarak Baker yemeğini kaptanla aynı masada yerdi, uzun mesafe katettikten sonra erzak

azalınca Kaptan Pascal yemek sırasında Equiano'yu öldürüp pekâlâ yiyebileceklerini söyleyerek kötü bir şaka yapmıştı. Diğer zamanlarda da aynı sözleri tekrarlamıştı ama hemen arkasından "Siyah insanlar yemek için uygun değil," diye eklerdi, öyleyse önce Baker'ı öldürmek zorunda kalabilirlerdi, "sonra da beni," derdi. Pascal ayrıca Equaino'ya Afrika'daki kabilesinin yamyam olup olmadıklarını sormuş, o da paniğe kapılarak olmadıklarını belirtmişti.

Bu karşılıklı sözler, bilhassa kaptanın gemideki herkesin kumanyasını kesmesinden sonra, Equiano'ya köle olarak yaptığı korkunç yolculuğu çağrıştırmıştı. "Sonuna doğru," diye hatırlıyordu, "haftada yedi yüz gram ekmek, bir o kadar et ve günde bir litre su ile yetiniyorduk." Erzak açığını gidermek için balık avlıyorlardı ama yine de yiyecek sıkıntısı çekiyorlardı. Yapılan şakalar daha da endişe verici olmaya başlamıştı: "Enine boyuna kafa yoruyordum, beni fazlasıyla rahatsız ediyordu, her an sonumun geldiğini düşünmeden edemiyordum." Dostu ve yol arkadaşı Baker için de telaşlanıyordu. Kaptan ya da ikinci kaptan Baker'ı her çağırdığında Equaino "onu gözetler, öldüreceklerdi mi acaba diye merakla beklerdi."

Doğaüstü güçlerin doğal dünyayı yönettiğine inanan Equaino, etrafını saran dalgalar kabarıp köpürdüğü zaman iyice korkuya kapılmıştı. "Denizler Hâlkiminin öfkelendiğini" düşünüyordu, "onu teskin etmek için beni kurban vermelerini bekliyordum." Daha sonra bir akşam hava kararmak üzereyken tayfalar geminin yanında katil balinalar görmüşlerdi. Equaino bunların denizlerin ruhu olduğunu sandı, kendisini onlara atabilirlerdi. Geçişin daha ileriki evrelerinde morali iyice bozulmuştu. Kaptanın karşısına çıktığında "ağlayıp titrerdi." Nihayet 13 haftanın sonunda *Industrious Bee* gemisinin mürettebatına kara göründü. "Gemide olan herkes kıyıya ayak basmaktan memnundu," diye hatırlayacaktı, "ama kimse benim gibi mesut olamazdı." Köle gemisinde yaşadığı dehşet Ara Geçiş'i ilk geçişinden beri aklından çıkmamıştı, İngiltere'nin Falmouth limanında üçüncü gemisine binene dek de çıkmayacaktı.

Siyah-Beyaz Dehşet

Equiano'ya göre okyanusu geçmek Afrika'da gasp edilmekle başlayıp Amerika'da istismar edilmeye varan yoldu. O ve ablası gibi milyonlarca insan "Afrikalı tacirlerin şiddetinin, Gine gemisinin boğucu leş kokusunun, Avrupa kolonilerindeki baharatın veya gaddar ve amansız bir ustabaşının kırbacıyla ihtirasının kurbanı" olmuştu. Sarsıcı bir sürü ayrılık yaşamıştı Equiano. Gasp edilmeye nasıl tepki gösterdiğini, başkalarıyla nasıl işbirliği yapıp bağlantı kurduğunu da belirtmek gerekir. Afrika'nın içinde köyden sahile doğru geçişle başlayan süreç köle gemilerinde, kıyı şeridinde ve uzun süren kesintili Ara Geçiş'i yolunda devam etmişti.[25]

Kıyıya doğru meşakkatli yürüyüş boyunca Equaino yolun bir bölümünde, onu ailesiyle köyüne bağlayan son halka olan ablasına tutundu. İki kere Afrikalı ailelere katıldı; ilki bir ay yanlarında kaldığı kabile şefi-demircinin ailesiydi, iki ay da Tinmah'daki zengin dul kadınla oğlunun yanında kalmıştı. Belli ki onların yanına giderken ve sonra yeniden satılırken birlikte seyahat ettiği çok sayıda Afrikalı tacirle ya da ablasından başka bir köleyle herhangi bir anlamlı bağ kurmamıştı. Zaten sürekli alınıp sonra yolda yeniden satılırken bu nasıl mümkün olabilirdi? Bir metaydı artık, tamamen köleye dönüşmüştü.

Buna rağmen kültürel açıdan tam olarak yabancılaşmış değildi, ne de olsa sahile gidiş yolunun bir bölümünde İgbo konuşan topluluklar arasında kalmıştı. Kaçırılmasından sonra "nice günler süren seyahat" sırasında etrafındaki insanlar arasında "aynı lisanın" konuşulduğunu fark ettiğini kaydediyordu. Aynısı Tinmah'da da olmuştu. Aslında "kendi memleketimden

25 Equiano, *Interesting Narrative*, 52. Atlantik köle ticareti dünyası bazı yönlerden küçücüktü. Equiano'nun Amerika'ya nakledilmek üzere sahile getirildiği sırada John Newton (eğer biraz daha doğuya yönelseydi onu Yenidünya'ya kendi taşıyabilirdi. Dahası, 1789'da anılarını kaleme aldığı güne kadar James Field Stanfield'ın *Observations on a Guinea Voyage* kitabını okumuş, hatta Benin halkının karakteri hakkında onun anlattıklarından alıntı yapmıştı. Newton ile Stanfield Equiano'nun manevi otobiyografisini okumuşlardı muhtemelen, çünkü ikisi de köle ticaretine ilişkin tartışmaları yakından takip ediyorlardı. Stanfield ve Newton'ın aktardıkları için bkz. 5. ve 6. bölümler. Bu kısımdaki alıntıların kaynağı Equiano, *Interesting Narrative*, 51, 55, 56, 63, 64.

ayrıldığımdan itibaren deniz kenarına gelene kadar her zaman beni anlayan birilerini buldum," diye anlatmıştı. Şive farklılıkları vardı ama bunları kolaylıkla öğrenebiliyordu. Ayrıca sahile gidiş yolunda "iki veya üç farklı dil edinmiştim." Equaino her ne kadar "Afrikalı tacirlerin şiddetine" maruz kaldıysa da, kıyıya giderken kendisine eziyet etmediklerini vurgulamaktan geri kalmıyordu. "İnsan haklarının samur kürklü ihlalcilerinin hatırasına herhangi bir kötü muameleyle karşılaşmadım yahut kaçmalarına mani olmak için lüzum görüldüğünde onları bağlamak haricinde kölelere zulmedildiğini de görmedim."

Şaşırtıcı, dehşet verici köle gemisine girmek hem Equiano hem de diğerleri açısından Afrikalıların elinden Avrupalıların kontrolüne travmatik bir geçiş anlamına geliyordu. Yabancılaşmayı en yoğun yaşadığı ve ölme isteğinin doruğuna çıktığı an bu olmuştu, kâh çoğalıp kâh azalsa da uzun süre yüreğinde taşıyacaktı bu arzuyu. Gemi fırtınalı, uç kutuplarda, ırk ayrımına dayalı düşünme ve anlama biçimlerine yol açmışa benziyordu. Equiano'nun gözünde denizciler kötü ruhlardan farksız, korkunç görünüşlü "Beyaz adamlardı." Daha etkileyici olan, onu gemiye getiren Afrikalı tacirlerin aniden yeni hislerle yakınlık duyduğunu keşfettiği "Siyah adamlar" olmalarıydı. Ana güvertede bayıldığı zaman onu rahatlatmaya çalışanlar, doğup büyüdüğü topraklarla olan yegâne bağını temsil edenler onlardan başkası değildi. Gemiden ayrıldıklarında "kendi memleketime dönme" olanaklarından yoksun olarak "beni çaresizliğe terk" etmişlerdi. Geriye dönüşü olmayan noktada, "Siyah adamlar" ile özdeşleştirdiği Afrika kölelerinin aşinalığını ve rahatını arıyordu. En azından onlar kendisini yemezlerdi.

Gemide geçen diğer günlerde Equiano "Beyaz adam" genel kategorisini benimsemişti, ona göre bu aşağı yukarı akıl sır ermeyen ve zalim terör anlamına geliyordu. Hemşerileriyle aralarında yaptıkları sohbetler "tuhaf "Beyaz adamlar" hakkındaydı: Nereden gelmişlerdi, onları neden hiç duymamıştı, kadınları var mıydı, ya şu geldikleri şey, gemi de neydi öyle? Mürettebatta en çok gözlediği husus disiplin cezasıydı, buysa çoğu zaman kırbaçlama ve intiharı engelleme şeklinde uygulanırdı. Onları en çok "zalim" sözcüğüyle tarif ederdi. Equiano

köle gemisinin ne kaptanından ne de zabitlerinden söz etti, zaten gemi mürettebatı arasındaki hiyerarşinin ya da iş bölümünün farkında olduğunu yalnızca bir kez göstermişti, o da "bir canavar" ya da hayvan gibi Beyaz bir denizci halatla dövülüp öldüğü ve törenle denize atıldığı zamandı.

Bununla birlikte anlatısında Avrupalılarla ilişkilerden söz ederken şiddet ve zulmün öne çıkarılmadığı yerler de vardı. Bir denizcinin neşesi yerine gelsin diye içki ikram ettiğine değinir (sonuç tatsız olmuştu o başka). Bir gün de, başka bir köle gemisinden onun gemisine denizciler gelmişti: "Birkaç yabancı biz Siyahlarla da tokalaştılar, el kol hareketleriyle onların memleketine gideceğimizi anlatıyorlardı galiba, ama biz onları anlamamıştık." Diğer bir denizci de açıölçeri merakla incelemesine göz yummuştu. Yine de köle gemisi olmayan *Industrious Bee*'ye binene dek Equiano'nun "Beyaz adam" hakkındaki genel kanısı yumuşamaya başlamayacaktı. Edindiği ilk izlenimler, kitabında sık sık belirttiği Kutsal Kitap'tan alınma, bütün insanlar "aynı soydandır" diyen temel, ırkçılık karşıtı sözlerle çelişiyordu.

Yurdundan kopma ve yeniden bağlanma süreci, Equiano'nun isimsiz yabancılar dünyasında yolunu bulmaya çalışırken şahıs isimlerini kullanmasına –ve kullanmamasına– da yansımıştı. Evinden alınıp götürüldüğü andan Virginia'ya ayak bastığı âna kadar karada ve suda geçen 16 ay boyunca başından geçenleri aktarırken, ister Afrikalı ister Avrupalı, tek bir kişinin dahi adını anmayarak yapayalnızlığını ve hepten yabancılaşmışlığını vurgular. Hatta babasının, annesinin ya da ablasının isimlerinden bile bahsetmez. Bu tesadüf değildi, çünkü isimlendirmenin bir güç gösterisi olduğunun farkındaydı. Nasıl isim kaybı yurdundan koparılmanın getirdiği kültürel çıplaklığın bir parçasıysa, birine yeni bir isim verilmesi de saldırganlık ve egemenlik altına alma gösterisi olabilirdi. Olaudah Equiano adı ondan köle gemisinde alınmış ve 35 yıl sonra geri aldığı güne kadar da kaybolmuştu. "Afrika'da snovbrike binince bana Michael dediler," diye yazdı. Ondan sonra bindiği tekne olan Virginia'ya giden şalopada adı tekrar değişip bu kez Jacob oldu. Son olarak da *Industrious Bee*'nin ye-

ni sahibi Kaptan Pascal ona dördüncü ismini verdi: Gustavus Vassa. Gururla hatırlıyordu Equiano, "bu ismi reddetmiş, dilim döndüğünce ona Jacob denmesini tercih ettiğimi" anlatmaya çalışmıştı. (Neden bu adı yeğlediğini söylemez.) Fakat Kaptan Pascal delikanlının seslenildiğinde "cevap vermemekte direttiği" yeni isimde ısrarlıydı. Equaino böyle direnmem "bana bir şamar yedirmişti, sonunda boyun eğdim," diye yazmıştı. Şiddet karşısında asıl adından olmuş ve yine aynı şekilde yeni bir adı olmuştu.[26]

Equiano, yol arkadaşı olan "çok sayıda Siyahın, kelimenin her anlamıyla birbirlerine zincirlenmiş" kölelerin gemide bir araya toplanmış farklı sınıflardan, etnik kökenlerden ve cinsiyetlerden karmakarışık bir kalabalık olduğunu gördü. Sağ kalmak için meram anlatma, anlaşılma mücadelesine tanık oldu. Equiano için her şey Siyah tacirler tarafından gemiye getirilmesiyle başlamıştı. Derken aşağı güvertedeki erkekler bölümünde "kendi memleketlisi" olan kimseleri buldu. Barbados'ta İgbo dilini konuşanlar da olduğunu keşfetmişti, aslında bunlar köle sahipleri tarafından "tuzlu su Zencileri" denen yeni gelenleri teskin etmek üzere gönderilmiş "her dili konuşan Afrikalılar"dı. Equiano Virginia'ya yolculuğu sırasında hemşerilerini ve İgbo dilini konuşan dostlarını kaybedince kederlenmişti; "benimle konuşacak kimse" kalmamıştı. O da kendi dilini konuşmayan kimselerle iletişim kurdu. "Afrika'nın ücra bir yerinden" gelen biriyle rahatça sohbet edebildiğini söylüyor, dahası çoğunu gemilerdeki denizcilerden öğrendiği İngilizceyi kıvırdığından söz ediyordu. Bu da diğer Afrikalılarla, en çok da sahil bölgelerinden gelenlerle iletişim kurmasına yardımcı olacaktı. Ayrıca, örneğin üç kölenin mürettebata karşı gelip gemiden aşağı atlaması şeklinde eyleme dönüşen yeni bir direniş dilinin oluşumuna tanık olmuştu. Bu da köle gemisindeki dayanışma ve birliktelik duygusuna katkıda bulunabilirdi.

Kolay kopan bağlar, aralarında "gemi arkadaşlığı" dedikleri yeni bir yakınlığa dönüştü.[27] Equiano her ne kadar bu tanım-

26 Afigbo, "Through a Glass Darkly", 152.

27 Sidney W. Mintz ve Richard Price, *The Birth of African-American Culture: An Anthropological Perspective* (1976, 1992). Chambers her ne kadar Mintz ile

lamayı kullanmasa da bunu temel bağlılık ilkesi olarak açıkça dile getiriyordu. Üstelik bunu hayli şaşırtıcı bir biçimde Afrikalı bir dostu yerine, çok yakın büyüdüğü, kendi gibi ergenlik çağında bir gençten, Amerikalı gemi arkadaşı Richard Baker'dan bahsederken söylüyordu. Birlikte daracık bölmelerde kalmış, gemide yaşamanın gizli zorluklarını birlikte göğüslemişlerdi: "Onunla beraber gemide nice acılar çektik; büyük sıkıntı çektiğimiz zamanlarda geceleri birbirimize sarılarak yatardık." Her bir köle gemisinde bulunan yüzlerce insan için de aynısı geçerliydi. Yurdundan koparılmış Afrikalılar böylelikle bir köle gemisinin aşağı güvertesinde kendi aralarında gayriresmi yardımlaşma dernekleri, hatta kimi durumlarda "ülkeler" kurmuş oluyorlardı. Nice "memleketlisi" gibi Equiano da yavaş yavaş *Igwe bu ke*, yani "Çokluktan kuvvet doğar" diyen İgbo atasözünün anlamını kavramaya başlayacaktı.[28]

Price'ı eleştirse de 18. yüzyıl ortalarında Virginia'daki İgbo gemi abbaplarının öneminden söz eder. Bkz. *Murder at Montpelier*, 94.

28 Byrd, "Eboe, Country, Nation", 145-146; Afigbo, "Economic Foundations", 129.

5

JAMES FIELD STANFIELD VE YÜZEN ZİNDAN

18. yüzyılda köle ticareti oyununu James Field Stanfield kadar kavrama yetisine sahip pek az kişi vardı. Bir köle gemisinde seyahat etmişti, üstelik 1774-1776 arasında Liverpool'dan Benin ve Jamaika'ya gidip sonra da aynı yolu geri geldiği korkunç bir seyahatti, Köle Sahili'nin içlerindeki köle fabrikasında sekiz ay geçirmişti. Eğitimli biriydi, hayatının ileriki yıllarında edebiyat alanında üne kavuşacak bir yazardı. En çarpıcı olan da aktör olmasıydı, gezici bir kumpanyada oyuncuydu, tiyatrodaki işi insanlığın başarılarını ve trajedilerini irdelemekti. Dolayısıyla 1780'lerin sonunda Stanfield, yeni kıpırdanan kölelik karşıtı hareketten cesaret alarak köle ticaretinin dehşetini kaleme almaya karar verdiğinde yeteneklerinin ve deneyimlerinin eşsiz bir bileşimini sunmaya hazırdı.[1]

1 James Field Stanfield, *Observations on a Guinea Voyage, in a Series of Letters Addressed to the Rev. Thomas Clarkson* (Londra: James Phillips, 1788). NMM yetkilisi Pieter van der Merwe'ye pek çok konuda fikirlerini benden esirgemediği ve Stanfield ailesi hakkında yaptığı eşsiz araştırmayı benimle

Stanfield köle ticaretini ilk ağızdan yazarak ifşa eden ilk kimselerdendi. *Gine Seyahatinin Gözlemleri, Rahip Thomas Clarkson'a Hitaben Yazılmış Mektuplar Dizisi* adlı kitabı, Mayıs 1788'de Kölelikle Mücadele Derneği tarafından Londra'da basıldı.[2] Aynı yıl daha sonraki bir tarihte kitapçık yedi ayrı tefrika halinde Amerika'da *Providence Gazette and Country Journal* gazetesinde kuşkusuz yerel köle karşıtları tarafından yayımlanmıştı.[3] Ertesi yıl Stanfield bir kez daha köle gemisi deneyimlerine dikkat çektiği *Gine Seyahati, Üç Kitapta Bir Şiir*'i yazdı.[4] 1795'te başlık koymadığı daha kısa bir şiiri, "1776 yılında Afrika Sahilinde Yazıldı" ibaresiyle *Freemason's Magazine, or General Complete Library* adlı yayın organında çıktı.[5]

---

paylaştığı için teşekkür ederim. Minnettar kaldığım üç eseri: "Stanfield, James Field (1749/50–1824)", *Oxford Dictionary of National Biography* (Oxford: Oxford University Press, 2004); "The Life and Theatrical Career of Clarkson Stanfield", doktora tezi, University of Bristol, 1979; ve "James Field Stanfield (1749/1750-1824): An Essay on Biography", taşra kültürü hakkında Sheffield City Polytechnic'te yaptığı konferans konuşması, 1981 (yazar nezaket gösterip bir kopyasını tarafıma göndermiştir). Eldekilere eklenen bu bilgilere başka kaynaklarda da yer verilir: van der Merwe ve R. Took, *The Spectacular Career of Clarkson Stanfield, 1793-1867; Seaman, Scene-painter, Royal Academician* (Sunderland Art Gallery sergi kataloğu; Tyne and Wear Museums, Newcastle on Tyne. 1979).

2 Clarkson ile Londra komitesi Stanfield'e £39.8.9 ödeyerek *Observations on a Guinea Voyage* adlı eserinin yayın hakkını satın almışlardı. Rakam yüksekti, çıktığı seferde 20 ay boyunca ayda 40 şilin kazanarak aldığı para da o kadardı. Stanfield'in ne kölelik karşıtlarıyla nasıl bağlantı kurduğu, ne de başından geçenleri yazması için onu ikna edenin ya da bunu yaparken onu destekleyenin kim olduğu bellidir, bir yıl sonra ortaya çıkan şiiri yayımlayan da aynı komiteydi. Bkz. Clarkson, *History*, c. I, 498.

3 *Providence Gazette; and Country Journal*, 13 Eylül - 8 Kasım 1788.

4 James Field Stanfield, *The Guinea Voyage, A Poem in Three Books* (Londra: James Phillips, 1789). Rhode Island ile belki başka yerlerdeki kölelik karşıtı gruplar şiirin kopyalarını satıyorlardı. Bkz. *The Newport Mercury*, 22 Şubat 1790; ve *The Providence Gazette; and Country Journal*, 6 Mart 1790.

5 J.F. Stanfield, "Written on the Coast of Africa in the year 1776", *The Freemason's Magazine, or General Complete Library* 4 (1795), 273-274. Bunun Stanfield'in bizzat dahil olduğu köle ticareti üstüne yazdığı tek yorum olduğu anlaşılmaktadır. *Observations* ve *The Guinea Voyage* ise 11, 12 yıl sonra, farklı koşullar altında kölelik karşıtı hareket doğduktan ve köle ticareti hakkında her yönüyle konuşmak mümkün olmaya başladıktan sonra yazılmıştı. Stanfield'in sefer sırasında günlük veya seyir defteri tuttuğuna ilişkin bir belirti yok; demek ki hatırladıklarını yazıyordu. Öte yandan onu tiyatro çevrelerinden tanıyanlar "hızlı öğrenmede şaşırtıcı kabiliyetini" bilir ve "muazzam" bir hafızası oldu-

Bir arada düşünüldüğünde bu çalışmalar onun köle gemisinde edindiği deneyimlerin dramatik yorumunu temsil etmektedir. Güverteler sahneydi, tiyatro da "Gine seyahatinin oynandığı" Atlantik.[6] *Gentleman's Magazine*'de 1789 yılında bir eleştirmen, *Gine Seyahati*'nin ondan önceki *Gözlemler* gibi "köle ticaretinin kaldırılmasındaki sahne düzeneğine ek" olduğunu kaydediyordu.[7] Eleştirmen yerinde bir benzetme yapmıştı.

Stanfield aynı zamanda adi gemici gözüyle köle ticareti hakkında yazan ilk kişiydi. Kendisi bunun öncelikli öneme sahip olduğunu düşünüyordu. "Onca yıldır bu trafiğin üzerine koyu sis perdesi atılmış olmasına..." ve o önemli bilginin "menfaat, marifet ve nüfuz sahipleri tarafından elden gelen her türlü gayretle kamuoyundan saklanmasına" öfkeliydi. Acı sözlerle soruyordu:

> Bu malumatı elde etmek için kimlere müracaat etmeli? Sahih delil ortaya koymaya kimler yetkili? Merhametli bir köle taciri öne çıkıp kendi hırsının ürünü tamah, cinayet ve telefin uzun listesinden vazgeçebilecek mi? İnsani bir Gine-Kaptanı bir kere olsun adil davranmaya karar verip, bugüne kadar gemisini kurutan *ishal* denen şu *faydalı* illet yerine ölenlerin hakiki ölüm sebeplerini gösteren yoklama listesini çıkaracak mı? Küçük zabitler gemi sahipleriyle acentelerin niyetlerini hiçe sayıp terfi hayallerini cesurca göz ardı ederek ve hayatlarını şereflerivle zahmet, sefalet ve kulluk itaati içinde geçirmeye karar vererek şahit oldukları korkunç sahneleri, muhtemelen istemeden alet olarak uyguladıkları barbarlıkları ve çektirdikleri eziyetleri herkese açıklayacaklar mı?

ğunu düşünürlerdi. Bkz. *Observations*, 36; Tate Wilkinson, *The Wandering Patentee; or, A History of the Yorkshire Theaters* (York, 1795), c. III, 22.

6 *Guinea Voyage*, iii. Tarihçi J.R. Oldfield şöyle yazar: Stanfield "kesinlikle okurlarını şaşırtmak üzere kolları sıvamıştı: Anlattığı bazı sahneler 18. yüzyıl standartlarında bile aşırı gerçekçiydi." *Observations* yalnızca yankı uyandırmakla kalmamış, aynı zamanda köle ticareti gerçeğine ışık tutmuştu diye de ekler. Bkz. Giriş bölümü, *Observations*, yeniden basım *The British Transatlantic Slave Trade* içinde, ed. John Oldfield (Londra: Pickering & Chatto, 2003), c. III: *The Abolitionist Struggle: Opponents of the Slave Trade*, 97-136.

7 *Gentleman's Magazine*, cilt 59 (1789), 933. Yıllar sonra Stanfield'in *An Essay on the Study and Composition of Biography* (Londra, 1813) adlı çalışması yayımlandığında dergiye abone olanlar arasında Thomas Clarkson, James Currie, William Roscoe ve Granville Sharp gibi önde gelen kölelik karşıtlarının isimleri de vardı. Bkz. 345-357.

Hayır, demişti Stanfield, bu ticaretten maddi çıkar sağlayanların bu konuda doğruyu söyleyeceklerine asla güvenilmez. "Hakikati tahrif etmeden dobra dobra anlatacak" yegâne insanlar adi gemicilerdi, diğerleri gibi onlar da köle ticaretini ilk ağızdan biliyorlardı. Ancak hikâyeyi anlatacak "sağ kurtulanların sayısı pek azdı" çünkü köle yolculuklarında çok sayıda denizci ölüme yenilir veya terk edilirdi. Böylece Stanfield köle ticaretinin ürkütücü gerçeklerini ve onun içerisinde yer alan adi gemicilerin deneyimlerini anlatmak ve "GİNE SEYAHATİ yollarını birleştirmek" için derleyip aktardığı deneyimlerini kaleme alırken ölülerle kayıp insanların sözcüsü olmayı kendine görev bilecekti. İnsan ticareti hakkında şiirler yazan onlarca kişi arasında, "*zalim Ticaret*in karanlık dehlizlerinde" bizzat yolculuk etmiş yalnızca bir avuç insandan biriydi. Stanfield'in gemiyi ve ticareti anlatırken yaptığı tasvirler işbaşındaki bir denizci tarafından yazılanların en iyisiydi.[8]

İngiliz Tayfa Nasıl Olmalı

Anlaşıldığına göre Stanfield isyan ederek denizci olmuştu. 1749 veya 1750 yılında İrlanda'nın Dublin kentinde doğmuş, 1760'ların sonlarında papazlık eğitimi gördüğü Fransa'da seküler bilince varmıştı. Bunu anlatırken "İlim ilk defa gözümü açıyordu," demişti.[9] Doğanın ve felsefenin güzelliklerini arı-

8 *Observations*, 2, 3, 4; *Guinea Voyage*, 2. Köle ticaretini anlatan şiirler yazanlar arasında yalnızca Stanfield, Thomas Boulton, Thomas Branagan ile Kaptan John Marjoribanks bizzat köle seferine çıkmıştı. Bu konudaki tartışmalar için James G. Basker'a teşekkür borçluyum. Muhteşem derlemesine bkz. *Amazing Grace: An Anthology of Poems about Slavery, 1660-1810* (New Haven, Conn.: Yale University Press, 2002), 402. Liverpoollu Edward Rushton da bir köle seferine çıkmıştı (o yolculukta bulaşıcı bir hastalık olan oftalmi kapmış ve görmez olmuştu). Köleliğe karşı şiirler yazıyordu ama köle ticaretine karşı asla yazmadı. Bkz. Rushton, *West-Indian Eclogues* (Londra, 1797).

9 "Written on the Coast of Africa", 273; van der Merwe, "James Field Stanfield (1749/1750-1824): An Essay on Biography", 2. Stanfield'in torunu Field Stanfield (1844-1905) yayımlanmayan aile anılarına şunları yazmıştı: "O merhalede fikirleri değişmişti, muallimlik mesleğinden feragat etmesine ramak kalmıştı. Aksi öyle muazzamdı ki hem klasik hem matematik sahasında yüksek dereceler iktisap etmesine rağmen bir müddet bütün etütlerini bir kenara koyma

yordu. Duygu adamıydı o, yaşadığı çağın ilerisinde bir romantikti. Genç, enerjik, özgür ve gezgindi, neredeyse her bakımdan papazlığın tam karşıtı olan bir meslek seçerek denize açıldı. Denizciler arasında dine itaatsizlik, serbest fikirler, şehvet ve hareket dindarlığı, akideleri, cinsel perhizi ve tefekkürü gölgede bırakırdı. Stanfield dünyanın pek çok yerine gitti, denizci olarak edindiği deneyim ömrünün geri kalanında kimliğinin belirleyici bir parçası olmayı sürdürecekti. 1795 yılında aktör arkadaşlarından birinin belirttiği gibi, Stanfield "anadan doğma denizciydi, İngiliz tayfasında olması gereken ne varsa onda var, dehası ve ferasetinin de desteklediği cesarete sahip" biriydi. Hayatının sonlarında, kendinden daha ünlü ve manidar bir ismi olan ressam oğlu Clarkson Stanfield (ona kölelik karşıtı Thomas Clarkson'ın adını vermişti) portresini çizerken, yeleğinin altına denizci üniformasının üstünü giyerek oturmuştu karşısına.[10]

Stanfield'in aktörlük yaşantısının 1777 yılında denizden ayrıldıktan hemen sonra Manchester'da başladığı anlaşılmaktadır. O çağdaki aktörlerin çoğu gibi Stanfield de gelir düşük ve fasılalı olduğundan ekseriyetle züğürt gezerdi. Üstüne üstlük iki eşten bakması gereken on çocuğu olacak, bu da "kronik mali sıkıntı" içinde geçen hayatını daha da zorlaştıracaktı. Buna rağmen yaratılış itibariyle neşeli bir mizaca sahipti. Esprili

kanaatindeydi. Hepsinden vazgeçti ve denizlere açılıp Gine Sahili'nde köle ticareti faaliyetlerine dahil oldu." Bkz. "Field Stanfield's unfinished MS memoir of his father Clarkson Stanfield", dosya 1. Bu belgeyi benimle paylaşan Pieter van der Merwe'ye ve bu dönemde Fransa'da öğrenim görmüş İrlandalılar hakkındaki düşünceleri için Liam Chambers'a teşekkür borçluyum.

10 "Written on the Coast of Africa", 273; Wilkinson, *The Wandering Patentee*, c. III, 22. Hepsi doğru olmasa da onun çağdaşları hakkında daha fazla biyografik bilgi için bkz. "Notes, James Field Stanfield", *Notes and Queries* 8th ser. 60 (1897), 301-302; Sunderland Library'de bulunan *The Guinea Voyage, A Poem in Three Books...to which are added Observations on a Voyage to the Coast of Africa, in a series of letters to Thomas Clarkson A.M. by James Field Stanfield, formerly a mariner in the African trade* (Edinburgh: J. Robertson, 1807) kopyasının önyüzünde, notları deşifre edenin John William Bell (1783-1864) olduğu yazmaktadır. Stanfield'i tanıyan iki kişi onun köle ticareti hakkında Avam Kamarası'nda tanıklık ettiğini ortaya attılarsa da ne Pieter van der Merwe ne de şahsım buna ilişkin somut kanıtlar bulabildik.

zekâsı, hür aklı ve ayırt edici dış görünümüyle (aşırı çirkin bir adam diye görülüyordu) tanınırdı. Hayatının ileriki evrelerinde arkadaşlık kurduğu İskoç ressam David Roberts onu "coşkulu, sıcakkanlı bir İrlandalı" diye tarif etmişti. İrlandalı ve denizci geçmişini bağdaştıran Stanfield, eğlenceli bir hikâyeci ve bazılarını kendi yazdığı şarkıların şen şakrak yorumcusu olmuştu.[11]

Köle seferine çıktığı zaman çoktandır deneyimli ve bilgili bir denizciydi. Birkaç yıl "denizcilik hayatı" sürmüş ve "Avrupa'nın hemen her yerine, Batı Hint Adaları ve Kuzey Amerika'ya" yelken açmıştı. Yol boyunca ve daha sonra başka denizcilerle konuşmuş, Gine gemisinde yaşadığı deneyimleri onlarınkiyle karşılaştırmıştı. Zabitlerin tavırlarıyla ticaretin işleyişinin seyahatlerin çoğunda aşağı yukarı aynı olduğu sonucuna vardı. Denizcilerden bir kısmı daha iyi muamele görmüştü, bir kısmıysa daha kötüsüne maruz kalmıştı: "Gösterilen tavır ve muamelede bir derece olsun insafın elden bırakılmadığı sadece *tek* bir Gine gemisi duydum."[12]

Stanfield adi gemiciydi ama tipik bir denizci değildi. Diğerleriyle karşılaştırıldığında daha eğitimliydi (Latince biliyordu), ayrıca onlara göre hali vakti yerinde sayılırdı (Liverpool'da bir kahveevinde oda tutmuştu). Fakat gemideki zabitlerden biri değildi. Yemeklerde kaptanın masasına oturmazdı. Atlantik geçişinin sonunda ölüm oranının yüksek olması nedeniyle mecburen güverte zabiti ve vekâleten ehliyetsiz doktor olmuştu, ancak adi gemici bakış açısından taviz vermemişti. Diğer tayfaların güvenip saygı gösterdiği biriydi; kaptanın iç etmesini önlemek için, seyahat boyunca aldıkları paraları ve yaptıkları masrafları bildirerek ondan "küçük hesaplarını" tutmasını isterlerdi. Geminin yoklama listesinde adı herhangi

11 David Roberts, Manuscript Record Book, 1796-1864, f. 197, Yale Center for British Art, New Haven. Kopyası Guildhall Library'de bulunmaktadır, van der Merwe de bunu belirtir: "James Field Stanfield (1749/1750-1824): An Essay on Biography", 1. Stanfield'in yazdığı bir şarkı için bkz. "Patrick O'Neal, An Irish Song", *Weekly Visitant; Moral, Poetical, Humourous, &c* (1806), 383-384.

12 *Observations*, 21, 35, 11. Stanfield'in tanık olduğu mürettebat arasındaki ölüm oranı olağandışıydı ama görülmemiş değildi.

özel bir rütbe ya da becerisi olmayan adi denizciler arasında yer alıyordu.[13]

Stanfield 7 Eylül 1774 günü Kaptan David Wilson idaresinde, köle ticareti yapılan yerlerden birinde "sahile bırakılacak bir yüzer fabrika" olan *Eagle* adında su alan eski bir tekneyle Liverpool'dan Benin'e doğru yola çıktı.[14] Kasım 1774'te neredeyse oraya varır varmaz *Eagle* gemisinin denizcileri hastalanıp ölmeye başlamışlardı. Stanfield iç kesimlerde "denizden kilometrelerce uzakta, ülkenin tam göbeğindeki Gatoe'ya [Gato]" kaçıp köle tacirlerinin kalesinde 1775 yılı Haziran ayının sonlarına dek 8 ay kalarak canını kurtardı.[15] Nihayet "taze gemi" *True Blue* geldi. Kaptanı John Webster, her iki geminin de sahibi olan tacir Samuel Sandys adına işleri yürütmek için kıyıya çıktı. *True Blue* gemisinin başına Wilson geçince, aralarında Stanfield'in de bulunduğu 15 yeni mürettebatı işe aldıktan sonra tutsaklardan oluşan kargoyu yükleyip Jamaika'ya doğru yelken açtı. Aralık ayında 190 köleyi sattıktan sonra yola devam eden Kaptan Wilson, 12 Nisan 1776 günü Liverpool'a varmıştı. Herhalde Stanfield de geminin yükünün boşaltılmasına yardım etmişti, çünkü yevmiye defterine ücretinin işlendiği en son tarih 15 Nisan 1776'ydı. Kaptan Wilson'ın, yanı sıra marangoz Henry Fousha, denizci Robert Woodward ile birlikte ilk limana dönmeyi başaran dördüncü kişi de oydu.[16]

13 *Observations*, 36.

14 *Eagle* gemisi yaklaşık 30 yıl önce 1745'te Galway, İrlanda'da inşa edilmişti, dolayısıyla "yüzen fabrika" olarak emeklilik için pek uygun bir yerdi.

15 Kaptan John Adams "Gatto" için 50 km kadar içeride, 15.000 sakini olan ana ticaret şehri demişti. Bkz. Adams, *Sketches taken during Ten Voyages to Africa, Between the Years 1786 and 1800; including Observations on the Country between Cape Palmas and the River Congo; and Cursory Remarks on the Physical and Moral Character of the Inhabitants* (Londra, 1823; yeni basım New York: Johnson Reprint Corporation, 1970), 29.

16 Kaptan Wilson mürettebat listesini 11 Mayıs 1776 tarihinde gümrüğe verdi. Bkz. Board of Trade (BT) 98/36, Liverpool muster rolls, 1776, NA. Baştaki mürettebattan Liverpool'a yalnızca üç kişinin sağsalim döndüğünü söyleyen Stanfield yanılıyordu. Bkz. *Observations*, 5, 19, 26. *True Blue* gemisinin seferine ilişkin daha fazla bilgi için bkz. *TSTD* #91985.

Zincirin Halkalarını Dövmek

Stanfield açısından Gine seyahati dramı Afrika sahilleri, hatta köle gemisi yerine tacirlerin alışveriş ettikleri mekânda ya da kahveevinde başlıyordu. Kısaca, başlaması köle tacirleri ve paralarının bir araya gelmesiyle olmuştu. Gemi ve kargo satın alıp, kaptan ve mürettebat tutmak üzere sermayelerini birleştirerek para toplarlardı. Stanfield bunu Liverpool'dan Batı Afrika'ya, oradan Batı Hint Adaları'na uzanan zincirin ilk halkasını dökmek diye görüyordu. Yazdıklarında da aynı benzetmeyi yapmıştı:

> Tacirlerin yakın teması nihayet perçinlenirken,
> Gece kurulan konsey kumpası kuruyor;
> Muazzam zincirin ilk halkası dövülürken,
> Tangırtısı acılar dünyasında yankılanıyor.

Güçlü komplo dürtülerini "tamahkârların doymak bilmez hırslarına" benzetiyor ve bir sürü başka sebep sayıyordu: Heves, zaaf, ifrat, ahmaklık ve kibir. Ta başından beri liman şehrindeki birkaç kişinin açgözlülüğü ile Atlantik civarında yaşanan onca sefalet arasında nedensellik ilişkisi olduğunda ısrar etmişti.[17]

Stanfield tacirlerin sermayesiyle işgücünün hareketlendiğini, Liverpool rıhtımındaki işçiler tarafından zincire yeni halkalar çakıldığını görüyordu: "Çınlayan örs uzaktaki kıtayı sarsıyor/Ağır darbelerle lanetli zinciri dövüyor." Gemi tamir edilip bakıma alınırken ve ticari kargo kızılca kıyamet denkleştirilirken tacir, kaptan ve zabitler gemiyi Afrika'ya götürecek "Neptün'ün oğullarından" bir grup arıyorlardı. "Hiçbir şey," diye yazmıştı Stanfield, "Gine seyahatine yeterince adam bulmaktan daha zor olmaz."

James Stanfield denizciler tanıyordu. Yıllarca onların arasında yaşamış ve çalışmıştı, dolayısıyla onların düşünce ve harekete geçme tarzlarına, fikirlerine ve alışkanlıklarına, iyi kötü acayip özelliklerine aşinaydı. Köle ticaretinden hoşlanmadıklarını biliyordu. Çoğunun "çakırkeyif" ve "dikkatsiz" ol-

17 Bu kısımdaki alıntıların kaynağı *Observations*, 7, 6, 8, 9, 7; *Guinea Voyage*, 3-4, 5, 8, 6, 4, 5, 6, 7.

duğunun, rıhtımda dans etmeye, kafa çekmeye, âlem yapmaya, hele bir de uzun deniz yolculuklarından ve çektikleri sıkıntılardan sonra limana yeni dönmüşlerse pek heves ettiklerinin farkındaydı. Ceplerinde para olmaya görsün "Altı Haftalığına Kral" olurlardı, genellikle daha kısa sürerdi, o başka. Rıhtımda dizili tavernaları doldurur, alınteriyle kazandıkları paraları çoğu zaman eğlence peşinde çılgınca har vurup harman savururlardı. Bu tutum "İngiliz denizcilerinin saf, düşüncesiz, sefahat düşkünlüğünü" gösterirdi. Stanfield aynı zamanda Gine tacirleriyle gemi kaptanlarının bu sefih sahnelerde denizcileri gemilere bindirme fırsatı yakaladıklarını da bilirdi. Köle ticareti için işverenlerin kullandıkları yöntemlere ve rıhtımdaki emek pazarının nasıl işlediğine ışık tutmuştu. Onun anlattıkları kuytu bir rıhtım tavernasından şehir hapishanesine, oradan da açıkta demirlemiş Gine gemisine uzanan yolu aydınlatan fenerdi adeta.

Ne zaman bir köle gemisinin ikmali söz konusu olsa, diye anlatıyordu Stanfield, tacirlerle kaptanları, kâtipleri ve ırgat avcıları (vicdansız işçi ajanları) "hiç ara vermeksizin" Liverpool sokaklarını kol gezerlerdi. Bıkıp usanmadan sahiplerini kafakola aldıkları, denizcilerin müziğe, fahişelere ve içkiye doydukları tavernalara doğru gemi adamlarının peşinden koşarlardı. Stanfield de bir sokakta yürümeye çalışırken böyle "evlere üç kere sürüklenmiş" bulunuyordu. İçeri girer girmez, şefkat ve muhabbetin yanı sıra sonu gelmeyen rom ya da cin ikramlarıyla kandırmaca başlardı. Amaç denizcileri sarhoş edip borca sokmaktı, her ikisi de köle gemisine tayfa bulmanın başlıca yoluydu.

Kafayı bulan nice denizci, belki bizzat Stanfield uzun, uçarı bir âlemin ardından bir Gine taciri ya da kaptanıyla "anlaşma maddelerini", ücret sözleşmesini imzalamıştı. Bunu yapanların çoğu genç ve toydu, ama aralarında tongaya basmaması gereken eski tüfekler de olurdu. Stanfield şöyle diyordu: "Kendilerini bu uygulamalardan sıyrılacak kadar kurnaz sanan pek çok denizci tanımışımdır; ırgat avcılarıyla birlikte o evlere gider, gecelik cümbüşün sonunda Taciri oyuna getirecekleriyle ve önlerine hileyle konan her teklifi kararlılıkla reddedecek-

leriyle övünürler." Gelin görün ki kafayı bulur bulmaz, "maksatlarını bildikleri halde bizzat o şahıslarla mukavele imzalar ve bile bile fecaatin içine balıklama dalarlardı." Tehlikeli bir oyundu. Oyuna girip kaybeden denizciler bunun bedelini çoğu zaman hayatlarıyla öderdi.

Eğlence gecenin ilerleyen saatlerine ve sabaha kadar sürerken taverna sahibi denizcinin kabaran borçlarını tebeşirle duvara yazardı: "Dört çentik bir şilin." Liverpool'da meşhur bir deyişti. Denizciler sarhoş oldukça, hesap da çoğalır, çok geçmeden borç ister gerçek olsun ister uydurmaca katlanırdı. Senetleri imzalamayı kabul etmeyenler bambaşka bir durumla karşı karşıya kalırlardı. Zilzurna, borç altına girmiş denizcilere bir teklif getirilirdi. Eğer köle gemisine binmeye razı gelirlerse, alacakları avansla borçlarını ödeyebilirlerdi. Eğer denizciler bu teklife yanaşmazlarsa, taverna sahibi polisi çağırır ve onları kodese attırırdı. Stanfield bu uygulamayı dizelere dökerek şöyle yazmıştı: Tacirler

> Türlü hilelerle adamı gafil avlar,
> Derken ağlarını örerek kurbanlarını kıstırır.
> Nihayet uydurma borçlarla kabahatini önüne koyar,
> Sonra da zindanın kapılarını yüzlerine kapatır.

Kimi denizciler teklifi kabul ederek gemiye giderdi, diğerleri zindanı boylardı. Fakat oraya vardıklarında "hiçbir teknenin onlara iş vermediğini, gemilerin şu yahut bu şekilde hizmetlerini sunmaya *hevesli* denizciler bulduklarını, Kaptanlarının ise *hapishane kuşları* dediklerini haliyle hiç sevmediklerini" keşfederlerdi. Denizciler

> Rahat yüzü görmez, ıstırap çeker,
> Adaletten veya refahtan ümidi keser.
> Var karanlık yolda açılan bir kapı;
> Kasvetli mekândan çıkışın ağır şartı.
> *Köle gemisinin* kara dehası kaldırır demir kapıyı,
> Pis pis sırıtarak geminin direğini işaret eder.

Zavallı adam hapishane kapısından çıkarken, diye yazmıştı Stanfield, "dehşetle yaklaşan kaderini" hissediyordu. Hilekâr tacir prangayı ayağına geçirmişti.

Pek çok kimse şu ya da bu şekilde gemilere binmeye kandırılırdı. Kimi sarhoş edilip borçlandırılarak ya karadaki hapishaneyi ya da yüzer zindanı tercih etmeye zorlanırdı. Bunların arasında "tez canlı gençler" ve "gafil avlananlar" olduğu gibi, ırgat avcılarını mat edebileceklerini sanırken tongaya basanlar da vardı. "Bazıları," da diye anlatmıştı Stanfield, "kaderlerine razı gelirdi." Bunlardan bir kısmı "sahte dostların" tuzağına düşer, kimi "haksız rezaletten" kaçardı, bazısı da kuşkusuz kanunla başı dertte olanlardı. Diğerleri de türlü talihsizlikler yaşar, "hiçbir sabrın tahammül edemeyeceği acılarla bitkin düşerlerdi." Kimileri aşkta kaybeder, "ümitsiz ihtirasın esiri" olurlardı. Stanfield adının Russel olduğunu söylediği bir arkadaşının şiirini buna örnek göstermişti: "zararsız biriydi – türünün en naziği / Asla zulüm çektirmek nedir bilmez." Köle gemisinde "ihtirasın şiddetli rüzgârına kapılmış zilzurna sarhoş gezer." Tropik kuşağa doğru yol alırken o "bağrındaki ateşle yanar." Köle gemisindeki denizciler ticaret gemilerindekilere benzerdi, ama belki biraz daha saf, çulsuz ve umutsuzdular. Stanfield "1776 yılında Afrika Sahilinde Yazıldı" dediği (doğru tarih 1775'ti) şiirinde kendi dürtülerinin ipuçlarını verir. "Gözü kara gençliğinden" ve "gençlik ateşinden" dem vurur, "kalabalığın arasında kıyıya nasıl telaşla koştuğunu" anlatır. Bunlar onu kapana kıstıran davranışlar olabilir. Fakat aynı zamanda Afrika'ya olan çıkarsız ilgisini akla getirmektedir: "zengin manzarası" ile "Tabiatın güzelliği" ve gözlem" merakı. "Zamanın pek revaçta olan bu bölgeleri" içerisinde onun aradığı "zekâ ambarları" ve "aklın hazineleriydi."[18]

Otuz iki kişilik mürettebat *Eagle* gemisine binmiş ve yelken açma zamanı gelmişti. Bazı denizcilerin arkadaşlarıyla aileleri onlarla vedalaşmak için rıhtımda bulunuyorlardı. Aslında neşeli bir ortam olmalıydı. Stanfield şöyle yazar: "Yola çıkacaklar eğri güverteye binince / Herkesin yüzünü hazin bulutlar kaplar." Denizcilerin hepsinin kendilerini uğurlamaya gelecek kimsesi yoktu. Hapishaneden çıkarılmış olanlar nereye gittiklerini anlatma fırsatı bulamazlardı. Stanfield fırsat bulanların

18 "Written on the Coast of Africa", 273.

bile "istikametlerinin neresi olduğu hakkında arkadaşlarına bilgi vermediklerini" düşünüyordu. Bazıları köle gemisinde seyahat etmekten utanıyorlardı besbelli, kimsenin bunu bilmesini istemiyorlardı. Kıyıdakiler "Üç nefes açıcı narayla yer gök inler," diye bağırdı. Denizciler de karşılık verdiler: "Üç çılgın bağrışı ta uzaklar dinler."

Denize açıldıktan hemen sonra denizcilerin dikkati gemiye ve oradaki işlere çevrilirdi:

> Mevzilerinde kaskatı güruha boyun eğdirirler,
> Halatları düzeltir, ipleri gererler;
> Asılarak pır pır eden yelkenlere olanca kuvvetleriyle,
> Devasa makineye tam yol verirler.

"Devasa makine" şimdi Altın Sahili ve Benin Bükü'ne doğru ilerliyordu; her türlü haşarılık ve huysuzluğuna rağmen gemi o anda yeni yelkenleri ve boyası, meltemin etkisiyle uçuşan, Stanfield'e göre derinlerde yatan keyifsizliği gizleyen rengârenk bayrak ve flamalarıyla çok güzel görünüyordu:

> Tekne ipeksi dalgaları seke seke aşarken,
> Şişirilmiş esvabı ve düzgün halatlarıyla mağrur,
> Işıl ışıl bayrakları, gıcır gıcır boyasıyla
> Gülücükler atarken gizli dertler görünmez olur,
> Parlak renklerle özenle süslenmiş,
> Gören de yapılan *dürüst ticaret* şerefine sanır,
> Hepsinin altındaysa fahişe bakışlar,
> Sizin pis emelleriniz ve haince tuzağınız saklı.

Vahşet

Yolculuk olağan koşullarda başlamış sayılırdı. Stanfield "gemiciler işe koşulurken ılımlı davranılıyor, paylarına düşen kumanya kâfi; kısaca Kaptan ve zabitler diğer bütün gemilerde görülen uygulamaları devam ettiriyor gibi," diye düşünmüştü. Stanfield birkaç ticaret gemisinde seyahat etmişti, dolayısıyla aralarında kıyaslama yapabiliyordu. Ne var ki gemi yol alıp da kara görüntüden çıktığı ve "gemiyi terk etme yahut adalet uygulama imkânının kalmadığı" anda anlaşılması güç bir

değişiklik sezmişti. Kaptanla zabitler kırbaç cezasından söz etmeye başlamışlardı. Aslında kırbaçlanan kimse yoktu; Stanfield bunun sebebini eski geminin su almasına ve tamir için Lizbon'da limana girmek zorunda kalabileceğine bağlıyordu. Bu durum zabitleri yumuşatmada etkili olmuştu.[19]

Gelgelelim limanda tamirat yaptırmanın gerekmeyeceği anlaşılıp da gemi Lizbon'un güneylerine iner inmez her şey değişivermişti. Çok geçmeden gemicilere ayrılan kumanya ve su miktarında kısıntıya gidildi. Stanfield "sıcak kuşakta adam başı bir litre su!" diye itiraz etmişti, hem de tuzlu yiyecekler yiyip sabahtan akşama kadar ağır işlerde çalışırken. Denizciler kendi terlerini yalamak zorunda kalıyorlardı. Stanfield geceleri gemideki kümeslerin üstüne yağan çiğin biriktiğini keşfettikten sonra her sabah diğerleri "lezzetli sırrını" anlamadan o ıslaklığı içine çekerdi. Bazıları su dağıtıldığı anda verilenin hepsini içer, ondan sonraki yirmi dört saati "kabaran susuzluk" içinde geçirirlerdi. Bu süre içerisinde kaptan bol bol şarap, bira ve su tüketirdi.

Stanfield su kıtlığının nedenlerinden birini açıklarken "tekneye ticaret maksatlı yığınla mal yüklenince erzaka yer kalmamıştı," diye yazmıştı. Kârın insanlara tercih edildiği bildik durumlardan biriydi yaşanan. [Gemideki] her "köşe bucak kaçak ticaretin malzemeleriyle hıncahınç dolu; bu uğurda her emek ve beceri çabası çarpıtılır; sanki beş para etmezmiş, yalnızca hesaba katılacak azıcık bir ederleri varmış gibi denizcilerin sağlığı ve canları dikkate alınmazdı." Stanfield'in "kargonun tamahkârca yüklenmesi" dediği şey, aynı zamanda denizcilerin hamaklarıyla döşeklerini sallandıracak hiçbir yerleri olmaması anlamına geliyordu. Kasalar ve palamarların üstünde "sert zeminde yatmak" zorunda bırakılırdı. Tropik kuşağa girdikleri zaman "yoğun ve sağlığa zararlı çiğin verdiği hasara" maruz kaldıkları güvertede uyurlardı.

Derken dayak, kırbaç ve işkence cezaları ortaya çıkmıştı. Bunlar başladığında Kanarya Adaları'ndan çok uzakta değillerdi. Kaptanın diğer zabitlere "barbarca gaz vermesi"

19 Bu kısımdaki alıntıların kaynağı *Observations*, 10, 13, 14, 11, 12, 15; *Guinea Voyage*, 10.

Stanfield'in kulağına çalınmıştı: "Artık bir Gine gemisindesiniz: Hiçbir denizci onu ne kadar hışımla azarlarsanız azarlayın, size arsızca cevap veremez. Bu mümkün dahi olamaz. Ama eğer sizin canınızı sıkmaya KALKAN olursa, onları yere serin." Şiddet çok geçmeden "salgın gibi yayıldı." Stanfield "içlerinde en zararsızı, çalışkan, kıymetli biri olan" gemideki fıçıcıya yapılan gaddarca muameleyi aktarmıştı. İkinci kaptana esprili bir cevap verdiği için yeri boylamıştı. Şikâyet etmek üzere sürünerek kaptanın kamarasına giderken iki, üç, hatta dört kere daha yapıştırmışlardı onu yere, ta ki "denizcilerden bazıları araya [onunla ikinci kaptanın arasına] dalıp adamı apar topar götürene dek." İş görürken en ufak bir hata yapılınca kamçı ortaya çıkardı, bazen de aynı anda 3 denizci birden halatlara bağlanırdı. Kırbaç cezası uyguladıktan sonra zabitlerin yaraya gerçekten tuz bastıkları görülürdü; bunun için adına "turşu" dedikleri salamura kullanır, meşhur dokuz kamçılı kırbacın açtığı derin, kıpkırmızı yarıklara dökerlerdi. Şiddet uygulanırken amansızca, "otoriteyi istismar etmekten dolayı ne cevap verileceği korkusu duyulmadan" cefa çektirilirdi. Yolculuğun ileriki aşamalarında, diye yazmıştı Stanfield, "kaba kuvvet / Vahşet saat başı tırmanır."[20]

Şeytani Zulüm

Afrika sahillerine varış Stanfield'in kayda geçirdiği bambaşka değişimlere gebeydi, hem gemide, hem mürettebatla kaptanda, hem de ticaretin muhatabı olan Afrikalı topluluklarda. Denizciler gemide bulunan herkesi tropikal güneşten korumak ve giderek sayısı artan satın alınmış kölelerin kaçma girişimine karşı güvenlik önlemi almak amacıyla, baş kısmından ana direğe sazdan bir çatı kurarak ana güverteye bir "ev inşa edince" geminin dış görünümü de değişmişti. Evin yapımı denizcilerin ırmak kıyısında üstleri çıplak, yakıcı güneşin altında, güneşliği yapmak için ağaç ve bambu keserek suyun içinde çalışmalarını gerektiriyordu: "Bellerine kadar çamura batarlardı;

20 Afrika'ya giden yolda söylenen aşağılamalar ve gurur kırıcı sözler şiirlere konu olur. Bkz. *Guinea Voyage*, 23-24.

yılanlar, kurtçuklar, zehirli timsahlar musallat olurlardı; sivrisineklerle binlerce saldırgan böcek başlarından ayrılmazdı; her kımıldanışlarında bastıkları yer kayardı ama insafsız zabitler zahmetli işlerine bir an olsun ara vermelerine müsaade etmezlerdi." Stanfield bu işin denizciler arasındaki yüksek ölüm oranını artırdığını düşünmüştü, hoş tentenin de aynı işi gördüğü kanısındaydı; aşağı güvertede köleleri ayırmak için dikilen bölme duvarları gemi içerisinde havanın doğru dürüst dolaşımını engelliyor, dolayısıyla gemideki herkesin sağlığına zarar veriyordu.[21]

Denizcilerin bozulan sağlığı, gemideki düzeni değiştirmek için Stanfield'in kaptanının harekete geçmesine neden olmuştu. Altın Sahili'ne vardıklarında "gürbüz, hayat dolu, çalışkan ve cesaretli" üstelik hem iklime hem de hastalıklı ortama alışkın Fanteleri işe aldı. "Bu ülkeden gelenler," diye yazıyordu Stanfield, "çocukluklarından itibaren sahile sık sık uğrayan Avrupa teknelerinden beslenirler; onların dilini öğrenir, denizciliğin her türlü alışkanlığını edinirler; en çok da *kölecilik* işini ilgilendiren konuları. Bu yaygın bir uygulamaydı. Kaptanlar onların reisleriyle, Cape Coast Kalesi ya da başka bir köle üretim yerindeki İngiliz valiyle yazılı anlaşma imzaladıktan sonra işe alırlardı Fante işçilerini. Stanfield böyle düzenlemelerin köle ticaretinin temelini attığına inanıyordu: "Zavallı denizciler [hastalıktan] kırılınca kaptanın elinden geldiğince şımarttığı bu dayanıklı yerliler Britanyalı gemicilerin fazla çalıştırılmak ve kısıtlı ücret nedeniyle yerine getiremedikleri işleri canla başla yürütürlerdi." Toplama mürettebat gemi geldiği andan itibaren ayrılana dek, bazen de Atlantik aşırı yol boyunca onun işlerini görürdü.

Afrika sahiline varır varmaz, Stanfield'e göre en büyük değişikliği köle gemisi kaptanı geçiriyordu. Sorunu şöyle dile getirmişti: "Gine gemisinin kaptanı bu sahile çıkar çıkmaz, Şeytani zulmün onu ele geçirdiği şaşırtıcı ama kesinlikle doğru." Şeytani zulüm gemiye kötülük yaydıkça Stanfield aynı hususa

21 Bu kısımdaki alıntıların kaynağı *Observations*, 15-16, 17-18, 23; *Guinea Voyage*, 19. Suyun içinde ölesiye çalışan gemiciler için bkz. James Arnold'ın ifadesi, kaynak *HCSP* 69:I, 128.

şiirinde de mecazi olarak değinmişti: "Uç, der gece doğan reis, zaman kaybetme / şuradaki teknenin gittiği su yoluna." O da havalanır,

> Israrlı bakışlarını *efendiye* bağlar;
> Kızgın şimşek misali telaşla süzülür aşağılara,
> Lanet olası yüreğine gurur dolar.

Eğer kaptan açık denize çıktıklarında barbarca davrandıysa şimdi hınzırın teki olmuş, gaddarlık yüreğini ele geçirmiştir. Stanfield bu değişimi gözler önüne serecek somut örnekler de veriyordu. Kendi bindiği gemiye gelen bir ziyaretçiden, canavarlığıyla ün salmış bir Gine gemisi kaptanından bahsetmişti: Sebepsiz yere kendi denizcilerini kırbaçtan geçirirdi, kamarotuna eziyet ederdi, adamın "yegâne zevki acı çektirmekti."

"Mağrur Benin" Sınırlarında

Stanfield, kitapçığının büyük bölümünü köle ticaretindeki adi gemicilik deneyimine ayırmış olsa da Afrika, ticaret gemileri ve gemiye binen köleler hakkında düşündüklerine de yer veriyor, şiirinde bu düşünceleri büyük ölçüde geliştiriyordu. Gözlemleri yalnızca gemide edindiği sağlam deneyimlere dayanmıyordu, çünkü Stanfield 8 ay boyunca karada, Benin'de köle ticaretinin yapıldığı kalelerden birinde kalmıştı. Bunun sonucunda vardığı en önemli sonuç, Afrika ve halklarıyla ilgili kölelik yanlısı yaygın propagandayla kesinlikle çelişiyordu: "BENİN krallığındaki insanlar kadar mesut başka bir ırk görmedim." Bu insanlar "rahat ve lüks içindeydiler" ve başta kumaş olmak üzere imalat işiyle haşır neşirdiler. Köle ticareti dışında onların toplumunda her şey "dostluğun, huzurun ve ilkel bağımsızlığın işaretlerini taşıyordu."[22]

22 Bu kısımdaki alıntıların kaynağı *Observations*, 21, 19, 20, 25; *Guinea Voyage*, 15, 13, 33, 14, 17, 30, 31, 17, 18, 26, iv, 3, 23, 19. Burada Quaker Anthony Benezet'ın olası etkisi görülebilir. Benezet'ın hayat hikâyesi ve düşünceleri için bkz. Maurice Jackson, "'Etbiopia shall soon stretch her hands unto God': Anthony Benezet and the Atlantic Antislavery Revolution", doktora tezi, Georgetown University, 2001.

Stanfield köle ticaretini yıkıcı bir güç olarak görmüştü, zaten şiirindeki en alışılmadık özelliklerden biri de olup bitenleri Afrikalıların açısından anlama çabasıydı. Gine gemisi Afrika sahiline varır varmaz, şairin gemideki bakış açısını kıtanın "kadim ormanları" ile koruyucu meleğinin gözünün önünde yaşanan manzarayı seyrettiği Nijer Nehri'ne çevirmişti. Artık köleleştirme zinciri Liverpool'dan geldiğine göre, diye soruyordu Stanfield:

> Söyle, vahşete dayanabilir misin daha fazla,
> Yırtıcı hırs kıtlık getirmedi mi topraklara?
> Amansız zincirin, insansız kalmış ovalara
> Saçtığı dehşeti göremiyor musun hâlâ?

Sonu gelmeyen savaş, köleleşme, Atlantik aşırı zorla göç ve iç kesimlere doğru özgür göç, Stanfield'in de görebildiği üzere, Batı Afrika sahilindeki kimi alanların nüfusunu azaltmıştı. Koruyucu melek köle tacirlerinin "her türlü pranga aracını" taşıyarak "kan bulaşmış kumsala azgın karıncalar misali akın" etmelerini seyrederdi. Durum tersine dönmüştü. Bundan böyle vahşiler, ellerinde zincirlerle Afrika'nın insanlarını zincire vurmak üzere kıyılara akın eden Avrupalılardı. Bu durum sayesinde Stanfield, şiirin bu bölümüne kadar köle ticaretinin kurbanı olan fakat artık zorunlu olarak kurban avcısına bürünen denizcilerin ve hatta kendisinin çifte rolünü kabullenmişti. "Avrupalı ziyaretçilerin yol açtığı ıstırap" hakkında samimi sözler edebiliyordu. "Avrupa'nın soluk benizli evlatları eziyet gemisini idare eder / Yanlarında can yakacak her türlü alet edevat getirirler." Stanfield "solgun haydutları" ile "insan kanı kaçakçılarını" ve "zorba Beyazları" tespit etmektedir. "Hazin satıştan" bahsederken "soluk tenli tacirler *kan bedeli* öderler," der. Denizciler de zorbalıkta pay sahibidirler.

Çok sürmez, "tamah her türlü şefkati bastırır / Sel misali bahtsız toprakları dağıtır." Hem Beyaz hem Siyah tacirler Afrikalıları yurtlarından edip ailelerinden ve topluluklarından koparark her şeyin simgesi zincirlere vururlar:

> Yazıklar olsun bizim dünyamıza, biçare kalmış,
> Boyun eğip kölelik zincirlerini takmış.

Prangaya vurulmaya nasıl razı geliyorlardı? Nasıl olmuştu da "melun zincir" takılmıştı ayaklarına? Stanfield gemiye getirilen köle alınmış kimselerin çoğunun kaçırılıp "hile ve şiddetle" alındıklarına inanıyordu. Köle ticaretini savunanların ileri sürdüğü gibi "savaş esirleri" değillerdi. Benin'de "devamlı sorup soruşturmuş ama süregelen herhangi bir savaş" duymamıştı. Köleleri gemilere getirenler "geçici kulübelerini yağma yapacakları en elverişli buldukları yere kuran" Kral Baceka liderliğinde göçebe, bağımsız hareket eden çapulculardı." Hiç köle satın almazlardı ama tacirlere bol bol satarlardı. Pek yakında köle gemisine bindirilecek bir adam hakkında denizci bir şair şöyle yazmıştı: "Günlük işinden dönen madrabaz / Çalılıkta avlanıp zalimin tuzağına takılır."

Okurlarının gözünde Afrika'daki köle ticaretinin insani sonuçlarını gerçek kılma çabasıyla Stanfield, şiirine Abyeda adında Afrikalı bir kadının yaşam öyküsünü, "bütün akrabalarından koparılmasını" ve gemiye yürütülmesini de dahil etmişti. Kadının gerçek biri mi yoksa uydurma mı ya da ikisinin karışımı mı olduğu belli değil. Fakat neresinden bakılırsa bakılsın, onun hakkında yazmakla Stanfield kölelik karşıtı hareket içerisinde doğan temayı saptamış ve duyurmuş oluyordu: gemideki köle kadınların gördüğü kötü muameleyi ve çektikleri acıyı.[23]

Stanfield onun hayatını duru bir dille aktardığında Abyeda tutsak alınıp köle gemisine getirilmiştir. Çok güzel ve kendisini köle ticaretiyle uğraşan "hain Beyazlardan" korumuş olan "genç *Quam'no*'ya" âşık "mutlu bir kızdır." Uzun zamandır planladıkları düğün günlerinde almışlardır onu:

> İğrenç naralar atan telaşlı yağmacılar
> Titreyen avlarını kıskıvrak yakalar;
> Bahtsız kızı kumsala taşırlar.

23 Abyeda'nın öyküsünün anlatıldığı yer: *Guinea Voyage*, 29-31. Stanfield "Formosa'nın derin, berrak suları / Görmedi böyle şavkıyan huri" (29) derken Abyeda'yı belirli bir yerle, Formosa Nehri'yle ilişkilendirir. Ayrıca Akan/Altın Sahili'nin adı Quamino'nun aynı zamanda *Quam'no* olarak söylendiğini belirtmek gerekir. Thomas Clarkson'ın Kont Mirabeau'ya yazdığı 13 Kasım 1789 tarihli mektupta da "Abeyda" adında Afrikalı bir kadının hikâyesi yer almaktadır. Bkz. Thomas Clarkson Belgeleri, Huntington Library, San Marino, California, dosya 11. Aynı mektupta bir köle gemisinden "yüzen zindan" diye söz ederek Stanfield'in terimini kullanır.

Quam'no onu kurtarmayı dener fakat çıkan çatışmada öldürülür. Altüst olan Abyeda gemiye bindirilir, direğe zincirlenerek kırbaçlanır (Stanfield bunun sebebini belirtmez). Her kamçı darbesinde acıyla inlerken öbür kadınlar, "dertli arkadaşları" ona acıyarak birbirlerine sokulur ve hep birlikte geleneksel Afrika şarkısını söylemeye koyulurlar. Derken "sararmış yüzünü ölümün rengi sarar" ve nihayet sonu gelir: "Çırpınıp kıvranarak son nefesini verir / Ölümcül çıkmaz feci bir sona varır." Stanfield'in tasviri gerçek bir ölümü akla getirmektedir ya da gözlerinin önünde gerçekleşen birkaç ölümü.[24]

Diğer yandan Afrika sahilinde günler geçtikçe mürettebatın perişanlığı da giderek artıyordu. Bir süreliğine gemiden inmiş olan Stanfield geri döndüğünde ikinci kaptanı, "ilaç dolabının üstünde, kafası bir taraftan aşağı sarkmış, saçları güvertede birikmiş kan pıhtısına bulanmış sırtüstü yatarken" buldu. Kimseler fark etmeden ölmesi uzun sürmemişti. Kıç güvertesinde işler buradakinden daha karışıktı, mürettebattan birkaç kişi "hastalıklarının son merhalesinde rahatsız, mecalsiz, yapayalnız" boylu boyunca uzanmıştı. "Orada yatmış güç bela çıkardıkları acıklı seslerle su diye yalvarırlarken, onları biraz olsun rahatlatacak kimsecikler yoktu." Stanfield daha sonra "onlarla birlikte berbat bir gece geçirdi," derken bir geceyi daha yanlarında geçirmenin onun da sonu olabileceğine karar verecekti. Ölenlerden biri, Stanfield'in şiirinde "cildi sapsarı" kesti, "feci ağrılar" çekerken "eklemleri felç" olmuş ve "bok ve kan" içerisinde eriyip gitmiş diye sözünü ettiği arkadaşı ("Russel") olabilir. Russel'ın son sözleri sevgilisi Maria hakkındaydı. Vücudu "kan ter" içinde, "şerefli naaşı iğrenç bir hal aldı."

Stanfield aynı zamanda devasa, adeta sihirli köle gemisini ziyarete gelen "tedirgin her misafirin" kapıldığı, Equaino'nun şaşkınlık ve dehşet diye tanımladığı duyguları da aktarmaya çalışmıştı:

> Ciğeri gibi kendi de yanarken pare pare,
> Yüzen canavarda can verir biçare,

24 van der Merwe, "James Field Stanfield (1749/1750-1824): An Essay on Biography", 3.

Hayret karışınca kederle yalpalar durur,
Acayip manzara karşısında nutku tutulur.
Yerde ve gökte gözün gördüğü ne varsa,
Onun için dert pınarıdır yalnızca.

Tutsaklar yüzen zindana teker teker "sıkış tıkış istiflenir" ve dip güvertedeki "leş kokusu" ile "ölüm kasvetinde" boğulurlardı. Nihayet gemi "yelkenler fora kıyıdan açılır"dı.

Ara Geçiş

Eagle gemisinden sağ kurtulan Stanfield ve diğerleri bu kez, aşağı güvertesi "prangalı mağdurlar" ile hınca hınç dolu olarak Jamaika'ya doğru yol alan *True Blue* gemisine bindiler. Böylece denizci şairin, "içyüzünü" tarif etmek için çırpındığı Ara Geçiş başlamış oluyordu. Sonraki birkaç hafta boyunca gemi korku tünelini aratmıyordu. Stanfield yaşadıklarını şöyle anlatmıştı: "Seyahatin bu berbat kısmında sonu gelmeyen barbarca sahneler, dur durak bilmeden dökülen alınteri, artan ölüm oranı ve hastalıkların ardı arkası kesilmedi. Geçişe başlamadan önce olduğu gibi kamçılama bu sahnelerin başlıca eğlencesiydi."[25]

Ara Geçiş'i sırasında Kaptan Wilson hastalanmıştı, ancak Stanfield'e göre bu durum onu daha da zalim kılmışa benziyordu. Ahşap dünyanın kralı dermansız haliyle oradan oraya kendini mürettebata taşıtırdı, o sırada hoşuna gitmeyen biriyle karşılaşırsa fırlatmak üzere elindeki "bıçakları şakırdatarak" dolaşırdı. Mürettebat birbiri ardına bıçak darbelerine maruz kalıyordu. İkinci kaptan göreve başladıktan kısa bir süre sonra kaptanın hışmına uğrayarak güvertede alaşağı edildiği zaman kafasını patlatıp kan kaybından ölmüştü. Akşam yemeğinde yenecek eti yaktığı için kaptanın nefretini kazanan aşçıysa kısa bir süre sonra "şişle kıyasıya dövüldü." Oradan sürünerek uzaklaşabilmiş, zaten bir iki gün içerisinde de ruhunu teslim etmişti.

Denizciler hasta oldukları zaman dahi çalışmaya zorlanır, bazen bu ölümcül sonuçlara yol açabilirdi. Hastalanıp ayak-

25 Bu kısımdaki alıntıların kaynağı *Observations*, 26, 27, 28-29, 30, 31, 32-33, 29; *Guinea Voyage*, iv, 19, 26, 21, 27, 28, 34, 16, 24, 32, 22.

ta duracak hali olmayan lostromo aşağı güverteden getirilen bulaşık küvetlerinden birine yaslanmış ve hiç gücü olmadığı halde dümeni kullanmaya mecbur edilmişti. Uzun süre yaşamadı, onun "cesedi de alışıldığı üzere üzerine giydiği gömleğinden başka bir şey örtülmeden gemiden aşağı atıldı." Ertesi gün "vücudunun geminin yanında yüzüp durduğu görülmüştü, saatlerce yanımızdan ayrılmadı, iğrenç bir manzaraydı, bize gaddarlığımızın intikamını almak için göğe yalvaran bir kurbanı hatırlatır gibiydi!" Hasta bir başka gemiciyse hamağından sürünerek inmiş ve parmaklıkların üstüne çöküvermişti. Ertesi sabah gördüklerini anlatan Stanfield şöyle yazıyordu: "Hatırası dahi tüylerimi ürpertiyor." Adam "hâlâ sağdı ama kan revan içinde kalmıştı, ayak parmakları çıkmalara saplanmış, vücudu tarifi imkânsız bir şekilde cendereye sıkıştırılmıştı."

Mengenelerin çoğu insan yapımıydı, onlara bakmak kaptana özel bir zevk veriyordu sanki. Takatsiz düştüğü için kırbaçlanacak herhangi biri varsa onun yattığı karyolanın direğine bağlanmasını buyurmuştu, böylece kurbanlarının suratını görerek "etleri acımasızca yırtılırken canhıraş çığlıklarının lezzetine varabilecekti: Sık görülen ve rağbet gören bir cezalandırma şekli de buydu." Kaptanın vahşet uygulayacağı kimseler mürettebattan kölelere kadar geniş bir yelpaze içinde yer alırdı. Stanfield'e göre iki taraf da aynı dehşet sisteminin kıskacındaydı.

> *Akça pakça* yahut *Siyah, hür* veya *prangalı* maşer,
> Fark etmez, düşer hepsi onun zalim eline düşer.
> Ne yaş bilir, ne kadın cazibesinin sıcaklığı;
> Ne hukuk engeller, ne de hisler eline kan bulaşmasını.

Gerek denizciler gerekse köleler için aynısı geçerliydi: "Pek rağbet gören kırbaçlama hem zavallı Zenciler hem de denizcilere devamlı tatbik edilirdi." Irkına, yaşına, cinsiyetine bakılmaz, hukuk ya da insaniyet dikkate alınmazdı.

Denizcilerin pek çoğu gibi Stanfield de kölelerin bazı bakımlardan tayfalardan daha iyi durumda olduklarını düşünürdü. Hiç olmazsa Ara Geçiş'i sırasında onları besleyip sağ tutması kaptanın maddi çıkarınaydı. "Köleler seyahatin mak-

sadı sebebiyle sağlıklarına ve beslenmelerine gösterilen ihtimamla denizcilerden çok daha iyi şartlara sahiptiler," diye yazmıştı. Fakat söylediklerini sınırlı tutmakta gecikmeyecekti: "Ceberutun kaprisli ve hiddetli ihtirası su yüzüne çıktığı zaman, onlara gösterilen muamelede de herhangi bir fark göremezdim." Stanfield bundan başka, standart kölelik yanlılarının "menfaat" gereği kaptanın "kargoya" iyi muamele ettiği iddialarına karşı çıkıyordu. "Bu görevin hayati yanlarını beslediği anlaşılan iç ihtiraslar her türlü denetim gücüne meydan okurdu." Şeytani Zulüm düzenli olarak akılcı kaygılara darbe vurur, yıkar geçerdi.

Gemi artık "hazin yükünü" almıştı. Stanfield geceleri alt güvertelere tıkılan köleleri etkili bir dille tasvir etmişti:

> Perperişan, pis kokan güruh zincire bağlanır,
> O sıcakta havasızlıktan bunalır.
> Güçbela sıkış tıkış doluşurlar,
> Yattıkları yerde duman ve küf solur;
> Sert zeminde kanla sırılsıklam olurlar,
> Sürtünmeden şişen eklemler acıyla patlar;
> Kaskatı kalaslar törpü misali batar,
> Ya pulluk çekmek, söze ne hacet, asıl meşakkat onlar!

Stanfield köle gemisindeki sesleri ayırt edebiliyordu: "uzun inilti," "ah çekiş", çığlıklar, ölüm şarkıları, "feryatlar ve biçare ulumalar!" Bunların hepsi gece yarısı aynı anda duyulurdu. Seyahatte yaşanan deneyimlerin en önemli kısmı hastalıklardı. "Yeşil iltihap" ortasında "irinli hava" soluyan ateşli hastalar "pis güverteye yayılır" yatarlardı. Stanfield kölelik karşıtı Alexander Falconbridge'in köle gemisi hakkında söylediklerine katılıyordu, "mezbaha gibi. Kan, pislik, sefalet, hastalık" kol gezer.

Bu zalim gerçekliğe kölelerin gösterdiği hüzünlü tahammül ve şiddetli öfke arasında değişen bireysel tepkileri de kayda geçirmişti Stanfield:

> Şuradaki sefile bak (tam bir melankoli vakası!)
> Gözleri gamlı, yüzü karamsar;
> Ya şu arkadaşı – gözbebekleri fırlamış hınçtan,
> Beyaz zorbalara ateş püskürtüyor!

Ara Geçiş'in başka, bir dehşetini daha yazmıştı Stanfield; sabahları kafesler açıldığında 16 saattir dip güvertenin karanlığında kapalı kalmış kölelerin dışarı akın etmesini anlatıyordu. Stanfield kapatıldıkları deliğin hayvan ağzından bile daha "berbat kokan bir kovuk" olduğunu düşünürdü. Aşağı güvertelerden yayılan "ekşi koku öldürücü buhar misali tüter / Yan kirişlere yakıcı pus siner." Hepsi "zincirli ikililer" ve "ilki büklüm gürüh" halinde geliyordu. Aralarından ikisi bilhassa dikkatini çekmişti, "kesen zincirle birbirlerine kenetliydiler." Aşağıdan yukarıya taşınmaları gerekmişti. Zaten biri sabahı çıkaramadı, ama diğeri hâlâ sağdı. Ölen adam zincirleri çözülür çözülmez "denize teslim" edilecekti; ceset "deniz mahlûkları tarafından vahşi bir kuvvetle parçalanmıştı." Stanfield köpekbalıklarını da gemideki dehşetin parçası olarak görüyordu.

Gün her zamanki gibi "zorba Beyazların hazırladığı lezzetsiz bir yemekle" başlardı. Yemekte ısrar edenlere "ölçüsüz, hunharca bir öfkeyle dayak üstüne dayak" yedirilirdi. Kırbacın acısı bazılarının düşüp bayılmasına yol açardı. Kamçılanmalarına rağmen yemeye hâlâ itiraz edenler için korku veren muayene aleti *speculum oris* güverteye getirilirdi:

> Gördün mü maksadı lanet olan şu aşağılık aleti
> Nasıl da açmış amansız kaslı çenesini
> Hunharca sıkıp burkan aletleri
> Nasıl da pişman ederler yemeyenleri

"Gemideki en kaliteli köleler" arasından iki kadın uygulanan şiddeti seyredip isyana kalkışmıştı. Dokunaklı bir şekilde birbirlerine sarılarak "teknenin kıç tarafından denize atladılar." Onlar boğulurken diğer kadınlar "acı acı bağırıyorlardı, çoğu peşlerinden gitmeye hazırlanıyordu." Toplu intiharı önlemek adına derhal aşağı güvertelere indirilip kilit altına alındılar.

Stanfield kölelerin dip güverteye kapatıldığı bir geceyi hatırlıyordu; "canları yanacak kadar sıkış tıkış" büzülmüşlerdi, daha sonra teknеye bindirilen bir kayık dolusu yeni köleye yer açmak zorundaydılar. Bölmelerde hareket edecek alanın azalması "daha çok gürültüye" yol açıyordu. Kadınlar tarafında yeni gelenlerden birisi karavanaya kusmuştu. Ertesi sabah

da kendini kaptanın karyolasının direğine "suratı adamınkine neredeyse yapışık" halde bağlanmış kırbaçlanırken bulmuştu. "Gönülsüz infazcı" (ya bir gemici ya da köle, Stanfield bunu belirtmez) kadına acıdığından kırbacı kaptanın emrettiği kadar şiddette şaklatmayınca, bu sefer onu bağlamışlar, "ölesiye kamçı" vurmuşlardı. Hemen arkasından kadının kırbaçlanması kaldığı yerden devam ediyordu. Doktorun ölümünden sonra ecza dolabının sorumluluğunu alan Stanfield, işin uzmanı olmasa da yaraları sarmıştı.

Stanfield'in son olarak bahsettiği fakat ayrıntısını anlatmaya razı gelmediği sahne de kaptanın küçük bir kıza tecavüz etmesi olsa gerek. Yalnızca "sekiz dokuz yaşlarındaki talihsiz köle kıza kaptanın tatbik ettiği" bir şey der. Suçun adını koymaya içinin elvermediğini "bunu kelimelerle ifade edemem," diyerek belirtmekle birlikte, "sessizce görmezden gelinecek kadar menfur ve gaddar" olduğunda ısrarlıdır. Ona göre bu olay köle ticaretinde görülen gündelik "barbar ve zorba" cürümlerin timsalidir.

Kara gemi Karayip plantasyonlarına doğru dalgaları yararak yol alırken gemiciler hasta düşüp ölmeye devam ediyorlardı, buysa geminin çalışma düzeninde değişiklik yapılmasını gerektirirdi. Stanfield'in anlattığına göre, "mürettebat sapır sapır dökülürken biriken iş yükü geride kalan birkaç adamın omuzlarına biner, Ara Geçiş'in bitmesine doğru köleleri zincire vurma fikrinden vazgeçilirdi." Kaptan esir alınan erkeklerden çoğunun zincirlerinin açılıp güverteye çıkarılmalarını ve geminin işleyişini öğrenmelerini emrederdi, çünkü "Beyaz adamlar arasında bir tek halata bile asılacak kuvvete sahip kimse kalmamıştı." Köleler çaptan düşmüş denizcilerin verdiği komutlar doğrultusunda halatlarla yelkenleri "çeke bırakıa" iş görürlerdi. Böylece köle gemisini varacağı limana az sonra orada satışa çıkarılacak insanlar getirirdi.

Acı Feryat

Yenidünya'ya ulaştıktan sonra gemi "karambol" denen, kölelerin tekne üstünde satıldığı bir uygulamayla bağlantılı olarak

başka bir değişim daha geçirirdi. Ana güverte yelken bezleri asılıp etrafı perdelerle çevrilerek çadır gibi kapatılır, kararttılırdı: "Şimdi meşum görünen karanlık gemiye / Kefen misali örttüler bezi." Köleler yıkanıp paklanmış, tıraş edilip yağlanarak çürük yerleri kaplandıktan sonra hepsi güverteye dizilmişlerdi. Gelgelelim hiçbirinin bundan sonra olacaklardan haberi olmadığı anlaşılıyordu. Sıra sıra dizildikleri yerde "dilleri tutulmuş, neredeyse ölü dallar gibi" titrerken hem hakiki hem mecazi anlamda karanlıktaydılar. İşaret verilir verilmez, alıcılar deli gibi güverteye akın eder, satın almak istedikleri kölelerin boynuna gelişigüzel sicimleri, diğer adıyla Atlantik aşırı zinciri geçirirlerdi:

> Celladın işkence takım taklavadı,
> Sicimlerle kafir zinciri takıldı mıydı,
> Korku salan zebaniler atılır hızla,
> Telaş içinde zorbalıkla kaparlar ürkek kurbanları.

Gemideki bu ikinci satış sırasında köleler dehşete düşerlerdi, zaten istenen de buydu. Çığlıklar göğü deler, "yaralı gözlerden" yaşlar akardı. Paniğe kapılan kimileri yelken bezinde buldukları açıklıklardan fırladıkları gibi kendilerini suya atarken biri de korkudan ölmüştü:

> Bak, ümitsizliğe kapılmış şurada bayılanlar!
> Ötede tepe üstü derinlere atlayanlar!
> (Sağır eden patlamadan ödleri kopar)
> Beride feryat figan eden kızlar cansız yere yığılırlar.

Yeni satın alınanlar küçük kayıklara doldurulup gruplar halinde götürülürken sıra gemideki köle nüfusun dağıtımına gelirdi. Stanfield bu sahnede bir başka kopuş yaşandığının farkındaydı: Bu defa, gemideki köleler arasında sahilde beklerken ve Ara Geçiş'i aşarken kurulan dostluk bağları koparılıyordu. Köleler sicimleri sıkılaştırılıp götürülürlerken aile bireylerine, yoldaşlarına nafile sarılırlardı. Avaz avaz çığlıkların ve ağlamaların sonu gelmez, tam tersine feryat figan kopardı:

> Acı bir feryat göğe korku salar,
> Dostlar ayrılırken giden kurbanlar ağlar.

Dövünen anne yaralı yavrusunu çağırır,
Canhıraş lanet dolu çığlıklar koparır.
Kainatta bildik kıyamet kopar;
Sandaldan gemiye ümitsiz bağırışlar, çırpınışlar.

Köleler bir kez daha gemideki arkadaşlarından, "bağlarından koparılmıştı." Köle yolculuğu "canhıraş" ve "ümitsiz bağırışlar" arasında sona erer.[26]

Gerçek Aydınlanma

James Field Stanfield'in köle ticareti hakkında anlattıkları pek çok yönüyle Mayıs 1788'a kadar çıkarılmış bütün yayınlardan daha ayrıntılı, daha tüyler ürpertici ve bir bakıma daha dramatikti. "Dehşet sahnelerine" zincire vurulup dip güverteden yukarı çıkarılan adamın, uzun saçları pislik içinde kalmış hastanın gözüyle bakması hikâyesini daha dokunaklı kılıyordu. *Monthly Review* dergisinde yayımlanan bir eleştiride, Stanfield'in *Köle Gemisi Yolculuğu* kitabında "bu zulüm hikâyesinin her dakikasında yaşananların bir bir üstünde durarak, bizi akıl almaz sefaletin verdiği her azabı hissetmek zorunda bırakıyor!" deniyordu. Stanfield'in köle gemisini, içindeki insanları ve çektikleri acıları gerçek kılmak adına uyguladığı dramatik stratejiydi bu.[27]

Stanfield, dramın yaşandığı sahne olan geminin kendisini, seyahatin belli bir aşamasında yerine getirdiği işleve ve kimin bakış açısından bakıldığına bağlı olarak çeşitli yollarla ortaya sermişti. Başlangıçta tayfalarının gözünde gemi güzellik abidesiydi, derken "muazzam bir makine" oluverdi ve nihayet denizciler, hele hele köleler için bir "yüzen zindana" dönüştü. Gemide kim varsa şu veya bu şekilde tutsaktı, kurumsal dehşet ve ölümün pençesine düşmüştü. Köle gemisine giden yol ister bir polis nezaretinde Liverpool hapishanesinden çıkarak olsun, ister çapulcular eşliğinde zincire vurulmuş halde Afrika içlerinden yürüyerek, Atlantik aşırı zincir hepsini kuşatmıştı. Fakat gemide en çok köleler acı çekerdi, onlar açısından "işkence aletleri" sergisinden farksızdı, prangalar, kelepçeler, bo-

26 Bu kısımdaki alıntıların kaynağı *Guinea Voyage*, 34, 35, vi.

27 *The Monthly Review; or, Literary Journal*, c. 81 (1789), 277-279.

yunduruklar, kilitler, zincirler, dokuz kamçılı kırbaçlar, *speculum oris.* Aşağı güverte bir "yüzen mağara," lombar kapağı ateş püskürten bir canavarın ağzıydı adeta. Zindan gibi köle gemisi insanları diri diri yiyip yutardı.

Stanfield'in dramında rol alan karakterler arasında para hırsı zorbalık, yıkım ve cinayet getiren "insaflı" köle tacirleri de yer alırdı. İnsanlar planlanarak öldürülmüştü aslında, çünkü kazancını artırmak için kaç kişinin "ölüm listesine" girmesi gerektiğini hesaplıyordu. Bir de yüzen zindanın bekçiliğini yapan Gine gemisinin "insancıl" kaptanı vardı. İşkenceci, tecavüzcü ve katil, aynı zamanda barbar, zorba, gaddar, despot ve fena halde şeytani biriydi. "Karanlık güçlerin / zalim şiddetin" esiriydi. Gemideki zabitler aslında kibar ve cesur olabilecek kimselerken hem vahşet elçileri hem de vahşetin kurbanıydılar. İlgi veya rahat yüzü görmeden ölürlerdi. Stanfield içtenlikle bunlardan bazılarını barbarlık ve zulme "gönülsüzce alet olan" insanlar olarak görmüştü.

Stanfield'e göre denizciler neredeyse sıradan neşeli neferlerdi; çoğu zaman sarhoş gezer, aymazca, düşüncesiz davranışlar sergilerlerdi fakat aynı zamanda dürüst, çalışkan ve erdemliydiler. Köle ticareti dehşetinde çoğu topraktaki zindanlardan yüzen hapishanelere zorla getirilmiş mürettebat, kendilerine emir veren üstlerine kıyasla daha az sorumluluk sahibiydiler, ne var ki cezaevi gardiyanları, korkunç "işkence aletlerini" kullanma ustası ve nihayet "Beyaz adam" olarak suça iştirak ettikleri su götürmezdi. Okur kitlesinin Britanya İmparatorluğu'nun koruyucusu ve gururunun sembolü olan denizcilerden yana tavır alacağını tahmin eden Stanfield de, Clarkson ile diğer kölelik karşıtlarına katılarak ırkçı ve milli kozunu oynamıştı.

Stanfield türlü nedenlerle Afrikalılardan nefret ediyordu. Sıradan adamlar olarak Siyah köle tacirleri tıpkı Beyaz emsalleri gibi düpedüz acımasız avcılar diye görülür ve öyle resmedilirdi. Köle ticaretindeki yerleri onlardan aşağı kalmayan gemideki Fanteler güçlü kuvvetli, gözü kara, hatta ceset hırsızlığının aksine gemicilik yaptıkları için saygı bile gören adamlardı. Benin'de edindiği tecrübelere dayanarak Stanfield özgür Afrikalıları "dostane, sakin, iptidai bir şekilde hür" kimseler olarak tasvir etmişti. Abyeda esir düşene dek "mutlu bir

kızdı." Böyle insanlar Avrupalı barbarlar davetsiz gelip, yakıp yıkana ve köleleştirene dek Cennetvari bir ülkenin neredeyse "saygın vahşileri" olarak yaşıyorlardı. Gemiye bindirilen "zincire vurulmuş güruh" öncelikle ara sıra direnişe geçen kurban olarak görünüyordu. Dip güvertelerde acı çekmekten başka bir şey yapmazlardı. Ana güvertede başka olasılıklar belirirdi, örneğin köle kadınların kolektif gücü birkaç kere kendini göstermişti. Jamaika'da satılma aşamasına geldiklerinde herkes bitkin, yılgın ve donuk olurdu.

Stanfield seyahati boyunca ne (belki Abyeda dışında) bizzat tanıdığı Afrikalı insanlardan söz eder, ne de herhangi birini hürriyetine kavuşturur. Sonradan o günleri anarken "yüzen zindan" içerisinde güçsüz kaldığını düşünmüştü besbelli. Kaptan Wilson'ın kırbaçladığı köle bir kadının yaralarını sarması gibi, bazı kimselere merhamet göstermiş olabilirdi. Gemiden indikten sonra merhamete gelmişti elbet; köle ticaretinde gördüklerinden iğrense de, anlamlı bir biçimde karşı çıkması için onu kışkırtıp harekete geçirecek toplumsal bir hareketin olması gerektiğini söylemişti. Ayrıca dönemin kaba, basmakalıp ırkçı savlarına karşı koyuyor, köle ticareti hakkında yazarken ırkçılık karşıtı bir söylem kullanıyordu. Örneğin bütün insanlar "aynı soydan" geliyordu.

Sonunda Stanfield, köle gemisinde edindiği –köle ticareti hakkındaki soyut bilgilerin ötesine geçen, dahası onlarla çelişen– doğrudan, içgüdüsel deneyimlere başvurarak, köleliğin kaldırılmasından yana kararlı bir tavır takındı ve hatta kaldırılmasına yardım etti. "Bir *gerçek* görüntü, Ara Geçiş sırasında köle odalarında geçen sadece bir DAKİKA, insanlığa *Robertson*'ın kaleminden veya Britanya senatosunda edilen bütün o etkileyici güzel sözlerden çok daha fazla hizmet edecektir," diye açıklıyordu. Gerçek aydınlanma ne bir İskoç filozofla ne de bir Parlamento üyesiyle başlamıştı, bir denizci ile bir kölenin köle gemisi denen o "muazzam makine" üstündeki "işkence aletlerinin" ortasında buluşmasıyla başlamıştı.[28]

28 *Observations*, 30. Stanfield burada köle ticaretine ilişkin Parlamento'da yapılan tartışmalara gönderme yapar. Burada ayrıca İskoçyalı Presbiteryen papaz ve tarihçi Rahip William Robertson'ın bu ticarete karşı olduğu görülmektedir.

6

JOHN NEWTON VE BARIŞÇIL KRALLIK

18. yüzyılda gemi kaptanları neredeyse sınırsız güce sahip kimselerdi, tıpkı John Newton'ın bir köle gemisi amiri olarak ilk kez çıktığı seyahatin başlarında karısı Mary'ye yazdığı gibi:

> Gemide ve hatta Gine gemisindeyken bile yaşadığım koşullara memlekette kalan pek çokları gıptayla bakabilir. Avrupa'daki herhangi bir kral gibi küçük hükümdarlığımda (hayat ve ölüm hariç) mutlak iktidara sahibim. Birine gel desem geliyor, bir başkasına git desem uçarak gidiyor. Birine bir şey yapması için emir verdiğimde, belki üç ya da dördü o işi paylaşmaya can atıyor. Ben lütfedene kadar gemide hiç kimse yemek yiyemez, olmaz; ben söylemesini uygun görmezsem kimse benim huzurumda saat 12 veya 8 demeye cesaret edemez. Ben gemiden indiğim zaman, olur da habersizce geri gelirsem ve usulsüzlük görürsem diye mesai saatlerine uymak, yolculuğumda nöbet kurallarını harfiyen yerine getirmek çok önemli. Eğer gece yarısına kadar dışarıda kalacak olursam, beni yeniden görme şerefine erişmeden kimse gözlerini kapamayı aklına bile getirmemeli (bundan dolayı gerekmedikçe o saatlere dek gemiden uzak kalmıyorum). Söyleyiş

> tarzımdan da anlamışsınızdır, bu tür merasimlere öyle aman aman itibar ettiğim falan yok; fakat bunlar artık yerleşmiş âdetler ve uygulanmalarına özen göstermek gerek, çünkü katı disiplin olmadıkça adi denizcilerle başa çıkılamaz.

Gemideki egemenlik alanında işe de dirliğe de kaptanlar hükmediyordu, saatin kaç olduğuna bile onlar karar veriyordu. Bir köle gemisinde kaptan herkese tahakküm ederdi, çünkü yalnızca onlarca adi denizciyle değil, yüzlerce Afrikalı köleyle de başa çıkması gerekiyordu.[1]

John Newton uzun zamandır Afrika köle ticareti tarihinde en iyi bilinen kaptandı. Birinde güverte zabiti, üçünde kaptan olmak üzere 1748 ile 1754 yılları arasında dört kez seyahat etmişti. Ancak onu üne kavuşturan, İngiltere Kilisesi'nin Kitabı Mukaddes öğretisi yaklaşımına bağlı faal, göze çarpan bir din adamı olduğu, en bilineni "Amazing Grace" olmak üzere çok sayıda ilahi yazdığı ve ömrünün sonlarına doğru kendi geçmişini reddettiğini ilan ederek köleliğin kaldırılmasını savunduğu daha sonraki kariyeri oldu. 1788'de bu ticaretin dehşet verici yanları hakkında *Afrika Köle Ticareti Üstüne Düşünceler* adını verdiği etkili bir kitapçık yazmış, 1789 ve 1790 yıllarında Avam Kamarası'ndaki komitelerin önünde benzer bir tutumla ifade vermişti. Gittiği yolun yanlışlarını görmüş bir günahkâr olduğunu ilân etmişti.[2]

Newton denizci olarak, bizzat "köle" ve nihayet kaptan olarak köle ticaretine nasıl karıştığını gözler önüne seren eşsiz zenginlikte belgesel kayıtlar bıraktı. Üretken bir yazardı. Kap-

---

1 John Newton, *Letters to a Wife, Written During Three Voyages to Africa, from 1750 to 1754* (ilk baskı Londra, 1793; yeni basım New York, 1794), 61-62.

2 "Amazing Grace", *The Works of the Reverend John Newton, Late Rector of the United Parishes of St. Mary Woolnoth and St. Mary Woolchurch-Haw, Lombard Street, London* (Edinburgh: Peter Brown and Thomas Nelson, 1828), 538-539; John Newton, *Thoughts upon the African Slave Trade* (Londra, 1788); John Newton'ın ifadesi, 1789, kaynak *HCSP*, 69; John Newton'ın ifadesi, 1790, kaynak *HCSP*, 73. Newton'ın din görevlisi olarak hayatı için bkz. D. Bruce Hindmarsh, *John Newton and the English Evangelical Tradition: Between the Conversions of Wesley and Wilberforce* (Oxford: Clarendon Press, 1996). En ünlü ilahisinin tarihi için bkz. Steve Turner, *Amazing Grace: The Story of America's Most Beloved Song* (New York: Ecco Press, 2002).

tanların çoğu gibi seyahatlerinde seyir defteri tutar, yapılan iş-in, rüzgârların ve hava durumunun ayrıntılarını günü gününe kaydederdi, ama o daha fazlasını yaptı. Mektup yazmaya hevesliydi: Köle avına çıktığı yolculuklar boyunca Mary'ye 127, Anglikan rahip David Jennings'e de pek çok mektup yazdı. Son iki seyahatindeyse dini yaşantısına dair günlükler tutmuştu. Sonradan, 1763'te manevi otobiyografisi için kaleme aldığı mektuplar dizisinde, 1780'lerin sonunda köle karşıtlığına karşı yükselen harekete katıldığında, içgözlem yapan Hıristiyan bir din adamı olarak kendi hayatından doğru dürüst ahlak dersleri çıkarmak üzere kafa yordu. Yaklaşık dört asır süren ticarette yer almış diğer kaptanlara kıyasla, Newton köle gemisinin güvertelerinde çok daha fazla yazı kaleme alınış ve bir köle gemisinin güvertelerinde yaşananlar hakkında daha çok şey yazmıştı herhalde.[3]

John Newton yaşadığı ahşap dünyada, köle gemisindeki günlük rutin işlerin idaresinde ve Olaudah Equaino ve James Field Stanfield gibiler üzerinde baskı kurmada mutlak güç sahibiydi. Hem gemicilere hem de kölelere "katı disiplin" uygular, onlar da bunun karşısında direnişe geçerlerdi. Newton kontrolü tekrardan sağlayıp korumak adına çeşitli yollarla, çoğu zaman şiddet kullanarak tepki gösterirdi. Gücü ve mevkii o kadar büyüktü ki Equiano bunu terör olarak görmüş, Stanfield ise dehşete kapılmıştı, ama kaptana göre iyi bir düzen ancak böyle kurulurdu. Umutlarıyla korkularını, beklentileriyle eylemlerini ve sosyal ilişkilerini içgözleme dayalı ayrıntılarla birlikte özenle kayda geçiren Newton, bir köle gemisi kaptanının eşi görülmedik hayatının içyüzünü gözler önüne sermektedir.

---

3 John Newton, *Journal of Slave Trader, 1750-1754*, ed. Bernard Martin ve Mark Spurrell (Londra: Epworth Press, 1962); Newton, *Letters to a Wife*; John Newton Letter-book, ("A Series of Letters from Mr. —— to Dr. J—— [Dr. David Jennings]", 1750-1760), 920 MD 409, LRO; John Newton, Diaries, 22 Aralık 1751 - 5 Haziran 1756, General Manuscripts C0199, Seeley G. Mudd Manuscript Library, Princeton University; Thomas Haweis, *An Authentic Narrative of Some Remarkable and Interesting Particulars in the Life of Mr,. Newton, Communicated, in a Series of Letters to the Rev. Mr. Haweis, Rector of Aldwinkle, Northamptonshire* (İlk baskı Londra 1764; yeni basım Philadelphia, 1783).

Asi Denizciden Hıristiyan Kaptana

Gemi kaptanı olmak pek çok yönden John Newton'ın alnına yazılmıştı. Babası (Akdeniz ticaretinde) kaptandı, gemideki davranışlarını ev hayatında da sergilerdi; oğlu babasının "her zaman mesafeli ve sert bir tutum takınmasından yılardım, hevesim kırılırdı," diye anlatmıştı. Baba Newton daha erken yaştan denizde komutayı eline almak üzere yetiştirmişti oğlunu. Oğul Newton ise 18. yüzyılın deyişiyle "doğuştan denizciydi", yani, 11 yaşında işi öğrensin, deneyim kazansın ve çekirdekten yetişsin diye gemiye yerleştirilmişti. 1736 ile 1742 yılları arasında birkaç kez seyahate çıktı. 1743'te HMS *Harwich* savaş gemisinden çok etkilenince babası onu deniz harp okuluna yazdırdı. Artık Kraliyet Donanması'nın bir mensubu olan Newton bir kaptanın himayesine girmişti ve denizcilik dünyasında yükseleceğe benziyordu.[4]

Fakat genç Newton epey azgın ve asi biri olarak büyüdü, kaptan köşküne yürüdüğü yol dönemeçlerle doluydu. Hayatını denizlerde geçirmiş ve denizde çalışmış biri olarak "adi denizcilerle bir arada olmuş ve onların kötü davranışlarını örnek almış" olduğunu anlatacaktı sonradan. Başına buyruk, uçarı ve isyankâr biri olmuştu. O günlere baktığında eşitlikçi ve otorite karşıtı dürtülerini anımsayacaktı. "Bir zamanlar öyle gururluydum ki kimseyi takmazdım."[5]

Böylece kaptanı onu firar etmelerini önlemek için bir filika dolusu denizcinin başında kıyıya gönderdiğinde bizzat kendisi firar etmişti ama bu durum uzun sürmeyecekti. Çabucak yakalandı, iki gün hapse atıldı, tekrar gemiye postalandı, zincire vuruldu, "sonra herkesin gözünün önünde çırılçıplak kırbaçlandı." Ayrıca subay adaylığından deniz eri statüsüne indirilmişti. "Şimdi en alttakilerle aynı seviyedeyim ve herkesin hakaretine maruz kalıyorum," diye yazacaktı. (Kendini kötü hissediyordu, ne de olsa subaylık rütbesini mağrurca taşırdı.)

---

4 Bu kısımda yer alan alıntıların kaynağı *An Authentic Narrative*, 14, 22, 29, 33, 36-37, 41, 44, 43, 47, 56-58, 74, 76; diğer kaynaklar ilgili paragraflarda belirtilmiştir.

5 John Newton'dan David Jennings'e, 29 Ekim 1755; Newton Letter-book, dosya 70.

Hor gördüğü ve artık intikam peşinde koşan kaptanı patırtı çıkaran denizcisini beş yıllığına Doğu Hindistan'a gidecek bir gemiye vermeyi planlıyordu. Newton bunu öğrenince önce intihar etmeyi düşündü, fakat bunun yerine kaptanı öldürmeye karar verdi. Sonradan "Hakikaten canını almak üzere planlar kuruyordum," diye itiraf edecekti.

Ufukta bir köle gemisinin görünmesi kaptanın canını kurtarmış olabilirdi. Köle gemisinin kaptanının başına bela olmuş bazı asi adamlar vardı besbelli, dolayısıyla âdet üzerine birkaç denizciye karşılık bunları savaş gemisine nakletmek istiyordu. Doğu Hindistan yolculuğundan kaçmak için Newton o gemiye geçmeye gönüllü oldu. Donanma kaptanı da ondan kurtulacağına sevinmişti ki gitmesine izin verdi. Böylece Newton asi davranışları ve gemilerin denizde tesadüfen karşılaşması sayesinde köle ticaretine adım atmış oluyordu.

Köle gemisinin kaptanı Newton'ın babasını tanıyordu, ancak ne bu tanışıklık ne de yeni bir hayata adım atması değiştirmişti Newton'ı. "Çenemi tutamadığım için başıma daha çok bela açmış, daha çok düşman edinmiştim; hakarete uğradığımı sandığım için [kaptanın] gemisini, yaptığı işleri ve şahsını alaya aldığım bir şarkı yazdım ve kısa sürede gemideki herkese öğrettim." Gelgelelim Newton'ın tersine kaptan bundan pek hoşlanmamıştı, üstelik denizciler şarkıyı söyleyerek onunla dalga geçiyorlardı, fakat önemli değildi, çünkü çok geçmeden kaptan öldü. Önemli olan komutaya geçen ikinci kaptanın da Newton'dan pek hoşlanmamasıydı, ilk fırsatta onu savaş gemisine geri göndereceğini söyleyerek tehdit etmişti. Aklına getirmesi bile onu dehşete düşürmeye yeten bu olasılık karşısında Newton yeniden elini çabuk tutup, üzerindeki giysilerden başka bir şeyi yanına almadan gemiden tüydü. Sierra Leone sahilinde Sherbro Nehri'nin ağzındaki Plantain Adası'na çıktı.

Newton oranın köle gemileri ile Afrikalı tüccarlar arasında bağlantıyı sağlayan yerlilerinden Beyaz bir tacirin yanında çalışmaya başladı. Ama yeni patronuyla da başı belaya girdi, hor görülüp istismar edildi. Adamın Siyah karısına zıt gidince durum daha da kötüleşti ve kadın onun köle yapılmasını sağladı. Zincire vurulup aç bırakıldı, dayak yiyip tiye alındı.

Yarı-çıplak bedeni tropikal güneşin altında kavrulmuş, fiske fiske kabarmıştı, fakat bu onun "uzun bir sopayla kumun üstüne diyagramlar çizerek" Eukleides geometrisi çalışmasına engel olmamıştı. Bir yılı aşkın bitmek bilmeyen bir süre boyunca "yabancılar tarafından, sadece onlar mı, iki lokmalık kendi kumanyalarından ayırdıkları azığı gizlice (birinin görmesini göze alamazlardı) bana getiren zincire bağlı köleler tarafından da" getirilen yiyeceklerle ve bitki kökleriyle karnını doyurdu. Bu iyiliklerin kıymetini bilecek miydi? Daha sonraları kendini anlatırken Ezekiel kitabının on altıncı bölümünden alıntı yaparak "kanımın içinde yaşayan bir serseri" diyecekti. Gördüğü muamele "karakterimi ve moralimi bozmuştu." Newton kendisini bir "köle", dahası "sefaletin dibine vurmuş" biri olarak görüyordu.[6]

Nihayet bu aracının elinden kaçtı ve Kittam'da başka birinin yanında işe girdi. Koşulları düzelmiş, Afrika kültürüne uyum sağlayarak mutlu bile olmuştu. Bu değişimi şöyle anlatıyordu:

> O kesimlerde sıkça kullanılan önemli bir deyiş var, böyle bir Beyaz adamın Siyahlaştığını söyler. Burada sözü edilen değişim ten rengi değil hal ve davranışlar. Otuz ya da kırk yaşından sonra Afrika'ya yerleşmiş kaç kişi bilirim, hayatlarının o döneminde gitgide yerlilerin mizacını, âdetlerini ve ayinlerini benimserler, hatta işi daha da ileriye götürüp o ülkeyi İngiltere'ye tercih ederler. Sözde büyülere, ruh çağırmalara, tılsımlara ve kör zencilerin kehanetlerine kapılır ve böyle şeylere yerliler arasındaki aklı başında kimselerden daha çok inanırlar. İşte ben de bu körü körüne sevme haline girmiştim (kimi zaman hepsine boyun eğmişliğim olabilir); buranın sakinleriyle sıkı fıkı ilişkiler içindeydim; eğer Tanrı beni kollayıp esirgemeseydi onların arasında yaşayıp sersefil ölebilirdim.

Newton'ın "sıkı fıkı ilişkileri" muhtemelen kendine Afrikalı bir, hatta birden çok "karı" aldığı anlamına geliyordu. Ancak bu durum geçiciydi. Siyahlaşan Beyaz adam çok geçmeden eski haline dönecekti.

---

6 Newton, *Thoughts upon the African Slave Trade*, 98.

Üçüncü köle tacirinin yanında çalışmaya başladıktan sonra Şubat 1747'de bir gün karşısına *Greyhound* adında bir tekne çıktı, kıyıya çıkan kaptanı şaşırtıcı bir soru sormuştu: Bu ticaret üssünde John Newton adında bir adamı gören oldu mu? Sonradan anlaşıldı ki kaptan, Newton'ın eli her yere uzanan babasının arkadaşlarından biriydi. Soğuk, sert babasının korkusundan olsa gerek, Newton Liverpool'a dönmek istemiyordu, fakat kaptan reddedilecek biri değildi. Bir hikâye uydurup Newton'a miras kaldığını, hakkını almak için İngiltere'ye dönmesi gerektiğini söylüyordu. Newton bunu kabul edebilirdi, gelgelelim gemiye biner binmez eski ters tavırları geri gelmişti; haylazlık yapmaktan zevk alıyor, yeni yeminler uyduruyor, "İncil tarihi" ile dalga geçiyor, "dinsizlik ve kâfirliğin" zevkini çıkarıyordu. Kaptan ona yolculuk boyunca baş gösteren bütün sorunların kaynağı olarak Jonah (Yunus) adını taktı.

Memlekete doğru okyanusu geçerlerken Newton "gemiye çarpan denizdeki şiddetli dalgaların tesiriyle derin uykudan uyanmıştı." Sırılsıklam ve şaşkın bir halde güvertede gemi batıyor diye bağırdıklarını duydu. Apar topar ana güverteye koşarken yol arkadaşlarından bir gemicinin güverteden aşağı sürüklendiğini gördü. Deniz bir tarafın üst kirişlerini paramparça ettiğinden, kabaran sular içeriye giriyordu. Güçlü dalgaların etkisiyle fıçılar parçalanıyor, canlılar küpeşteden aşağı fırlıyordu. Newton ile tayfalardan bazıları pompanın başında, diğerleri de kova ve gerdellerle suyu boşaltmaya koyulmuştu, geminin su alan yerlerini tıkamak için giysileriyle yatak çarşaflarını kullanıyorlardı. Neyse ki teknenin yükü hafifti, taşıdıkları balmumuyla tahta suyun ağırlığından fazla değildi, zaten o anda kimsenin gözü kargoyu görmüyordu. Newton öfke içinde pompalıyor, arkadaşlarını teşvik etmeye çalışıyordu, fakat içeri giren su miktarı arttıkça cesaretleri kırıldı. Birkaç saat sonra Newton kaptana çıkıp "Bu da işe yaramazsa, bizi ancak Tanrı'nın merhamet kurtarabilir," diye konuştu. Ağzından çıkan sözcüklere kendi de şaşırarak tekrar pompanın başına geçti, orada bulunan herkes sulara kapılmamak için kendini iplerle bağlayıp emniyete almıştı. Dokuz saat süren yorucu çabaların ardından Newton kendini yatağa atmıştı: "Bir daha

uyanabileceğimden emin değildim ama artık umurumda değildi." Sessizce dua etmeye başladı; dine yönelik tutumunun değişmeye başladığı andı bu. Nihayet rüzgâr ve dalgalar durulduğunda Newton hayatta kalmasını "İlahi Gücün acil ve neredeyse mucizevi müdahalesine" borçlu olduğunu düşünüyordu. Mürettebattan sağ kurtulanlar İrlanda'da karaya çıkmış ve sonunda Liverpool'a varmışlardı. Fakat Newton'ın ne cebinde parası, ne bir dostu, ne iş bulma umudu vardı; sahip olduğu tek şey yeni bir inanç ve bir daha asla Afrika'ya dönmeme kararıydı.[7]

Bu kararı kısa bir süre sonra sınavdan geçecekti. Yine babasının arkadaşlarından Joseph Manesty adında bir tacir Newton'a bir köle gemisinin kaptanlığını teklif etti. O güne dek köle bulmak için doğru dürüst bir deniz yolculuğu yapmamış olan Newton, yeterli bilgi ve deneyime sahip olmadığı düşüncesiyle, ne kadar kârlı da olsa teklifi kabul etmeye istekli değildi. Bundan dolayı *Brownlow* gemisinde Kaptan Richard Jackson'ın yanında güverte zabiti olarak denize açılmaya karar verdi. Newton yolculuk boyunca günlük tutmuştu, fakat aldığı diğer kişisel notların tersine bu kayıtlar kaybolacaktı. Yine de başka kanıtlardan anlaşıldığı kadarıyla zor günler geçirmiş olmalıydı. Zabit olarak Afrika sahilindeki başlıca sorumluluğu "köle satın almak üzere uzun sandalla bir yerden bir yere gitmekti." Yağmur mevsiminde beş altı gün boyunca "ister uykuda olalım ister uyanık, etrafta kuru bir ipliğin bile bulunmadığı sandaldan hiç inmezdi." Kıyıdayken birkaç denizcinin zehirlendiğini görmüştü: "Benim teknemden tifo yüzünden ölen altı yedi kişi gömmüştüm." Dalgaların şiddetiyle pek çok kez tekneden yuvarlanmış, "(yüzme bilmediğim için) karaya yarı baygın bir halde" çıkarılmıştı. Diğerleri boğulmuşlardı. Derken gemide büyük bir köle ayaklanması başlamış, çok sayıda can kaybı olmuş, gemi South Carolina'da Charleston'a varana kadar kölelerin büyük bölümü telef olmuştu: 218 adamdan 62'si öldü, ölüm oranı %28,4'tü. Fakat Newton azimliydi anlaşılan, çünkü 1 Aralık 1749 günü *Brownlow* Liverpool'a demirlediğin-

7 Newton, *Letters to a Wife*, 21-22.

de, kaptan olarak ilk seyahatine çıkacağı Manesty'ye ait *Duke of Argyle* gemisinin başına geçme hazırlıklarına başladı. Daha 24 yaşındaydı, ama deniz onun kanında vardı, üstelik artık köle ticaretinde zorla kazanılmış tecrübeye sahipti.[8]

İlk Seyahat, 1750-1751

Mr. Manesty ile anlaşma yaptıktan ve kargo yüklenmeye başladıktan sonra Newton da gemiye mürettebat almaya koyulmuştu. Bunların isimlerini tekrar yazar ama haklarında pek az şey anlatır. Yine de önümüze ortak portrelerini koymaktan geri kalmaz. Kendi gibi birkaçının "erken yaşta yetiştiğini" yazmıştı, ancak "son zamanlarda şerefli bir hayat süren kimseler Çocuklarını böyle yetiştirmeyi kesinlikle reddetmekteler," diye eklemişti. Demek ki, işe aldığı denizcilerin çoğu, ileride söz sahibi bir mevkiye gelmek üzere ticaret öğrenen saygın aile çocukları değildi. Newton'ın dediği gibi, daha çok "Memleketin süprüntüleriyle döküntüleri," fakir ve sahipsiz gençleriydi. Çoğu hapishanelerin gediklisiydi; çeşitli yerlerden firar etmişlerdi, kimileri ordudan veya donanmadan, kimileri çalıştıkları atölyelerden ya da ebeveynlerinden. Diğerlerinin talihi yaver gitmemiş, "şimdiden vakitsiz kötü alışkanlıklarıyla hayatlarını mahvetmişlerdi," hiçbir şey olmazsa içkiyle. Birkaçı denizde hiçbir tecrübesi olmayan kara insanıydı. Hemen hiçbirinin "sağlam prensipleri" yoktu. Aralarında iyi biri çıksa bile, diye esefle belirtmişti Newton, o da köle gemisine mecburen aldıkları soyu bozukların içinde yoldan çıkıyordu. Böyle zorlu bir mürettebatı denetim altına almak kaptanın çok zamanını alıyor ve zihnini yoruyordu.[9]

Newton *Duke of Argyle* gemisinde belli görevleri yerine getirmek üzere 29 adamla çocuğu işe almıştı: 1 cerrah, 3 zabit, 1

8 Newton, *Thoughts upon the African Slave Trade*, 101. Ayaklanmada mürettebattan 1, Afrikalılardan 3 ya da 4 kişi ölmüştü. Bkz. Newton'ın ifadesi, *HSCP*, 73:144. Bu sefer hakkında daha fazla bilgi için bkz. *TSTD* #90350.

9 Newton'dan Jennings'e, 29 Ağustos 1752, Newton Letter-book, dosya 28-30. Bu kısımda yer alan alıntıların kaynağı Newton, *Journal of Slave Trader*, 2, 9-10, 12-15, 17-22, 24-25, 28-34, 37-38, 40, 42-43, 48-50, 52, 54-56, 59; diğer kaynaklar ilgili paragraflarda belirtilmiştir.

lostromo, marangoz, topçu, bakırcı, terzi, kamarot ve aşçı; 11 "usta gemici", 3 az vasıflı "sıradan denizci" ve 3 çocuk ya da çırak. Ayrıca bir de kemancı bulmuştu, eğlence akşamları için elbette, ama aynı zamanda üstü kapalı olarak "dans" adı verilen kölelerin jimnastiğinde de yararı olacaktı.

11 Ağustos 1750 günü öğle vakti, Newton'ın alarga komutuyla birlikte *Duke of Argyle* gemisinin Liverpool'dan Afrika'nın Windward Sahili'ne, oradan da Batı Hint Adaları'ndaki Antigua'ya doğru yolculuğu başlamış oluyordu. Tekne snov-brik tipiydi, yani iki direkliydi ve 100 ton gibi vasat bir ağırlıktaydı, 10 topu ve kalabalık sayılabilecek 30 kişilik mürettebatı vardı. 1729 yılında inşa edilmiş yaşlı bir tekneydi. Gine gemisi olarak ikinci yolculuğuna çıkıyordu besbelli. Tacir Manesty'nin niyeti Newton'ın bu küçük gemiye büyük –250 kölelik ya da 2,5 tonluk– bir kargo satın alıp taşıtmasıydı: Bunu bilen Newton hemen mürettebata kaç adam alacağını hesaplamıştı: 30 denizci demek 8 köle başına yaklaşık bir adam demekti; bu da münasip bir sayıydı, alışıldık onda bir oranından daha iyiydi.[10]

On hafta sürecek olan okyanus geçişinde *Duke of Argyle* marangoz, topçu ve lostromonun belli başlı denetim araçlarını hazırlamasıyla tam bir köle gemisine dönüştürülecekti. 25 Eylül günü Newton şunları kaydetmişti: "Marangoz kadınlar bölmesinin kafeslerini dikmeye başladı." Ayrıca bölmelerin sınırlarını işaretlemiş ve erkeklerle kadın ve çocukların kapatılacağı yerleri ayırmak için araya paneller yerleştirmeye koyulmuştu. Ana zincirlerin yanına kadınlar için bir lavabo koymuş, alt güverteye her bölmede geminin her iki yanından 2 metre kadar içeriye uzanan birer platform kurmuştu. Newton'ın gemisinde güverteler arasındaki açıklık yaklaşık 1,5 metreydi, böylece platformun üstünde ve altında kölelere tanınan yükseklik 73 santim kadardı. Newton 19 Kasım günü herhalde derin bir oh çekerek "marangoz barikatı bitirdi," diye yazıyordu.

Bu arada topçu da geminin atış gücüne yönelik çalışmalar yürütüyor, top yuvalarıyla döner tüfeklere mermi döküyordu.

10 *TSTD*, #90350.

Aynı zamanda küçük silahları temizleyip dolduruyor, her birinin çalışıp çalışmadığını kontrol ediyordu. Birkaçını cezalandırmak zorunda kalmışlardı. Newton "hiçbir işe yaramıyorlar, ömrümde bu kadar kötüsünü görmedim," diye yakınıyordu. Lostromo kendi üstüne düşeni yerine getirerek, kölelerin kaçmasını veya intihar etmesini önleyecek ağı germişti. 7 Aralık günü marangozla topçu güçlerini birleştirdiler: "Bugün barikatlara 4 döner alaybozan yerleştirildi, 2 seyyar top da ana güverteye kondu; dilerim aklına ayaklanmayı getiren köleleri caydırmaya kâfi olur." Bu toplar isyanı göze almaya kalkanların üstüne ateş edecek şekilde yüksekçe bir yere konmuştu.[11]

24 Ekim günü *Halifax* gemisinde Kaptan Ellis'i ziyaretinden dönüşte Newton, onun yokluğundan faydalanarak lostromonun mürettebattan bazılarına kötü davranarak "edepsizlik ettiğini" ve bundan dolayı "geminin işlerinin aksadığını" öğrendiğinde ilk büyük disiplin sorunuyla karşı karşıya kalmış oluyordu. "Gemide köleler varken kargaşa çıkarmaya cüret etmemesi için ibret alsın, gözü korksun diye adamı derhal zincire" vurdurdu. Direniş yayılırsa diye ilk kez endişe duymuştu. Üç gün sonra lostromo canından bezmiş bir haldeydi. "İtaat edip ıslah olacağına söz verince" Newton onu kapattığı yerden çıkardı. İbreti âlem için sergilenen icraatların ilkiydi bu.

Bir hafta sonra Newton'ın korktuğu başına gelmiş, bir filika dolusu denizcisi Banana Adaları'ndan *Duke of Argyle*'a dönmeleri gerekirken bir Fransız uskunasına çıkıp sarhoş olmuşlardı. Oradan tekrar kıyıya çıkıp kavga etmiş, derken gelgitle kabaran sular azgın dalgalara dönüşmüş, onlar da doğru dürüst kürek çekemeyecek kadar zilzurna sarhoş olduklarından karada mahsur kalmışlardı. Newton peşlerinden bir sandal dolusu denizci yollamak zorunda kaldı. Kaptan "adamlardan ikisine sopa çekti, birini (William Lees) hem teknedeki tavırları hem de dün gece büyük belaya neden olduğu, nöbetini tutmayı reddettiği ve lostromoyu tehdit ettiği için zincire vurdu." Lees küstahlaşarak Newton'a hizmet etmeyeceğine dair yeminler

11 Yemek vakti döner tüfeklerin hazırlanması hakkında bkz. "Voyage to Guinea, Antego, Bay of Campeachy, Cuba, Barbadoes, &c." (1714-1723), Add. Ms. 39946, f. 10, BL.

etti. Antigua'ya kadar zincire mahkûm kalmayı yeğlerdi. Üç gün boyunca güvertede bağlı kaldıktan sonra fikrini değiştirecekti. Kendisini serbest bırakması için kaptana yalvarıyor, uslu duracağına söz veriyordu. Newton onun ricalarını kırmadı, fakat bu itaatsiz denizcinin açtığı dertler sona ermiş değildi.

Duke of Argyle Banana Adaları'ndan alarga etmeye hazırlandığı sırada Lees kıyıda saklanarak firar etmeye yeltendi. Newton nihayet onu bulduğunda yine sarhoş ve kavgacı bir tutum içindeydi; adamı zincire vurup gemiye taşımaları için adanın yerlilerinden bazılarına bir galon brendi vermek zorunda kaldı. Birkaç gün sonra gemiye bir grup Afrikalı tacir geldi; Lees onların arasında yakalanmasına yardım edenlerden birini görünce, marangozun tokmağını kaptığı gibi acımasızca adamın kafasına fırlattı. Adam kıl payı kurtulmuş, tokmak göğsünü sıyırıp geçmişti. Bunun üzerine Newton bu adamdan özür dilemek için ona dantelli bir şapka hediye verdi. Lees'e kelepçe takıp tekrar güverteye zincirledi, bununla da kalmayıp işini sağlama bağlamak için Tom Creed (İman) ve Tom True (Hak) adlı iki azgın ve soyadlarına layık arkadaşını da yanına bağladı. Sonunda bu üçünü ve Owen Cavanagh isminde bir diğer asi denizciyi *HMS Surprize* gemisine vererek, onların karşılığında kraliyet savaş gemisinden dört adam aldı.

Kölelerin satın alımı başlamıştı. Windward Sahili'nde köle gemileri gelene kadar çok sayıda kölenin kapatılıp bekletildiği kaleler bulunmadığından, Newton kendi gemisini fabrika olarak kullanıyor, botuyla filikasını kıyıdan "kargo" getirmeye gönderirken Siyah tacirleri de gemisinde ağırlıyordu. İşinin hiç kolay olmayacağını erken haber almıştı. 23 Ekim günü karşılaştığı *Cornwall* gemisinden Kaptan Duncan 16 aydır bu sahillerde dolaştığını ama ancak 50 köle satın alabildiğini söylemişti.

Sandallarla kanolar *Duke of Argyle* ile kıyı arasında mekik dokumaya başlayınca alışveriş telaşı ve keşmekeş de başladı. Kıyı tacirleri geceleri sahilde ateş yakarak gemiye çıkmak istediklerini haber verirlerdi. Newton'ın misafir ettiği kimseler arasında Charra kralı ile İngiltere ziyaretinden Altın Sahili'ne geri dönerken akşam kaptanın yanına gelen Prens William An-

sah Setarakoo da vardı. "Bu civarda etrafımı saran kimseler arasında nadiren gördüğüm aklı başında ve kibar bir zata ev sahipliği yapmak," diye yazmıştı Newton, "beni ziyadesiyle memnun etti." Konukların çoğu İngilizce isimler almış tacirlerdi, meselâ Samuel Skinner, "Sarı Will", veya en önemlileri, gemide kaldığı gecelerde kendisi için ziyafetler düzenlenen ve geleceğe dönük köle teslimatı sözüne karşılık avans olarak kendisine büyük miktarlarda (ticaretin başlıca para birimi olan) "demir tabletler" verilen melez tacir Henry Tucker. Bir keresinde Tucker'a ticari yükünün büyük kısmını verirken Newton şöyle hayıflanmıştı: "Bunun adına borç vermek denmez, çünkü aldığı için adama minnettarım." Diğerlerine kıyasla Tucker ile iş görmenin başlıca yararı, Newton'a göre, adamın dürüst olmasıydı. "Onun dışında hepsinin hain olduklarını düşünüyorum," diye belirtmişti. Newton bu adamlara şiddetle bağımlı olduğunu, onları eğlendirmeye mecbur kaldığını düşünüyor ve buna içerliyordu. 27 Mart günü düştüğü notta şöyle demişti: "Satın alma işlerinin yavaş ilerlemesi ve zamanın daralması beni haklı sebeplerle içerleyip sinirlendiğim davranışlar sergileyen adamlara yaranmak zorunda bırakıyor." Aynı zamanda kıyıda ne kadar uzun kalınırsa, ölüm oranının o kadar yüksek olduğunu düşündüğü için, "acele ettikleri pek görülmemiş kıyıdaki insanların keyfine ve rahatına göre iş yapmak (o da yaparsa) zorunda kalmak" canını sıkardı. Cümlenin sonuna "Sabır!" nidası eklemişti.

Alışverişin kendisi gerginlik, daha doğrusu, Newton'ın deyişiyle "savaş gibi barış" içinde geçiyordu. "Silahların altında iş görüyoruz, uçlarına uzun bıçaklar takmışlar," diye anlatmıştı. Önceki yağmalamalar Afrika tüccarını bezdirmişti, misilleme sıkça görülüyordu, düzenbazlık her iki tarafın da gündeminden düşmezdi. Newton Siyah bir taciri yolsuzlukla suçladığı zaman aldığı öfkeli cevap karşısında şaşırıp kalmış olmalıydı: "Ne! Sen beni Beyaz adamla bir mi tutuyorsun?"[12]

Newton kargosunu satın alırken başlangıçta Mr. Manesty'nin talimatı gereği seçici davranıyordu. Bance

12 Newton, *Thoughts upon the African Slave Trade*, 106, 107.

Adası'nda ona 7 insan göstermişlerdi, bunlardan yalnızca 3'ünü aldı. Bir de köle kadın teklif etmişlerdi, "göğüsleri uzun olduğu için" reddetti. Hemen ardından iki kadını "sarkık göğüslü" diye ve 4 köleyi de fazla yaşlı oldukları gerekçesiyle geri çevirdi. Fakat çok geçmeden Kaptan Duncan'ın başına gelenlerin içyüzünü anlamıştı. Ticaret yavaş yürüyor, fiyatlar yüksek seyrediyordu. Sierra Leone'den güneydeki Mana'ya kadar demir atmış hiç köle gemisi yoktu, "bütün ülke savaşa tutuşmuştu." Eninde sonunda bu savaş yeni köleler ortaya çıkaracaktı, ancak henüz bunlardan eser yoktu. Bundan dolayı Newton düşük "kalite" diye gördüklerinden satın almak zorunda kaldı. 7 Ocak 1751 günü "ağzı çok çirkin olmasına rağmen" bir kadın almıştı. Şüpheyle de olsa daha çok çocuk satın almaya başladı. Newton günlüğüne bu insanların nasıl köleleştirildiği hakkında çok az şey yazmıştı, ama ileriki yıllarda bunlardan bazılarının savaş tutsakları, bazılarının hüküm giymiş suçlular, bazılarının da Afrika'da köle olarak doğmuş ve satılmış insanlar olduklarından, kimilerininse kaçırıldıklarından bahsediyordu. Çoğunun Windward Sahili'nin iç kısımlarındaki uzak diyarlardan geldiğine inanmıştı. Belki de vücutlarında, yaptıkları zorlu yolculuğun izlerini taşıyorlardı.

Mart başlarında uğursuz bir gelişme yaşandı. Newton'ın karşısına şaşırtacak kadar çok sayıda birinci sınıf köle çıkarılmıştı. Bunların geçenlerde ayaklanmış ve fazla uzakta olmayan bir Fransız köle gemisini "derdest etmiş," kaptanla mürettebatı öldürdükten sonra kaçmış ama kıyı tacirlerinin eline geçip satışa çıkarılan adamlar olduklarından şüphelendi hemen haklı olarak. Azılı asileri kendi gemisine almalı mıydı? Başka bir köle gemisi kaptanının başına bela açanlara para yatırmalı mıydı? Newton maldan iki parti satın aldı, aralarında "tekneyi ele geçiren elebaşları da vardı. Hepsi Fransızların kölesi oldukları için başkasının talihsizliğinden faydalanmak" içine hüzün vermişti. Ancak "şimdilik hakikati gizlemek ve açık vermemek" zorundaydı, yoksa kendi işi "sekteye uğrardı, ama bunun mağdurlara hiçbir faydası olmazdı." Alabildiği kadar köleyi gemiye yüklemeye karar verdi. Daha sonra Henry Tucker'dan Fransız kaptanın hâlâ sağ olduğunu öğrenince rahatlamıştı;

adamı tutsak eden yerlilerin elinden kurtaran Tucker'dı. Yine de mürettebattan 6'sı katledilmiş, 3'ü tekneden aşağı atlamaya zorlanmıştı. Artık Newton'ın gemisinde ayaklanmadan sonuç almaya yaklaşmış deneyimli asiler bulunuyordu.

Gemide sayıları giderek artan köleleri denetim altında tutmak her zamankinden daha önem kazanmıştı, fakat günlük erzak alımıyla depolanması, kölelerin beslenmesi ve kaldıkları bölmelerin temizlenmesi de aynı ölçüde önemliydi. Daha kölelerin satın alınma işlemleri sürerken 18 Aralık günü Newton şunları not etmişti: "Artık gemide [toplam 36 köle arasında] 12 erkek köle bulunduğundan gün zincirler ve nöbetçilerle başlıyor." Köleler gemiye "düşman" olarak getirilmişlerdi. Newton ile mürettebatı onların esaretten kurtulup özgürlüklerini kazanmak uğruna ellerinden geleni artlarına koymayacaklarını tahmin ediyorlardı. Bu nedenle erkek köleler her zamanki gibi ikişer ikişer zincirlenecek, silahlı nöbetçiler düzenli aralıklarla kaldıkları bölmelerde volta atacaktı. Newton ayrıca küçük silahlarla düzenli olarak atış talimi uygulamasını başlattı; daha çok herkesin güvertede olduğu yemek vaktinde yıldırma ve korkutma amaçlı atış yapılıyordu. Bunun arkasından silahlar temizlenip yeniden doldurulur, ertesi talime veya daha kötüsüne hazırlanılırdı. Kaçmaya yeltenenleri engellemek için ağlar tamir edilmiş, tepedeki barikatlar mıhlanmıştı, ayrıca köle bölmelerinde düzenli silah araması yapılırdı. 6 Mayıs akşamı kaptan şöyle yazmıştı: "Adamlarım erkeklerin odasında 2 bıçakla küçük bir torba dolusu taş buldular." Erkek tutsaklar huysuzdu, yolculuk boyunca böyle kalacaklardı. "Kavurucu günlerle sis kaplı nemli geceler" gerginlik içinde geçiyordu.[13]

Newton köleleri aşağı güverteye kapamıştı, oradaki "sıcak ve bozuk hava" nefes almaya imkân vermeyecek kadar tahammül edilmezdi. Geceleri tutsaklar kalabalık ve karanlık yüzünden, ihtiyaç giderdikleri "lazımlıklara" gitmekte zorlanırlardı. Birbirine zincirlenmiş olanlarla birbirinin ayağına basanlar arasında şiddetli kavgalar çıkardı. Bazen, diye yazmıştı Newton, lazımlıklar baş aşağı edilir, o zaman her şey iyice sarpa

13 Newton, *Letters to a Wife*, 29.

sarardı. Bu arada kölelerin bedenleri sürten zincirlerden ve geminin bitmeyen sallantısı nedeniyle alt güvertenin pütürlü kalaslarında yuvarlanmaktan aşınmış, yara olmuştu. Havanın iyi olduğu herhangi bir günde kafesler kaldırılıp köleler "havalansınlar," doyurulsunlar ve "dans etsinler" diye ana güverteye getirildikten sonra Newton ile mürettebatın bazen birbirine zincirli iki adamdan birini ölü buldukları oluyordu. Ölmüş olanlar küpeşteden aşağı atılırken, sağ kalanlar prangalarından geçirilen zincirle güverteye aralıklarla mıhlanmış mapalara bağlanırdı. Burada onlara günde iki kere bakla, bezelye ve pirinçle az miktarda salamura et verilirdi.[14]

Newton kıyıda ve Ara Geçiş'e ne kadar süreceği belli olmayan uzun günler için yiyecek istifliyordu. Fırtınalı havalarda fıçıları yağmur suyuyla doldurmuş ve her fırsatta parayla yedek su almıştı. Sonradan nisan ayında kıyıdan ayrılacağı anlaşılınca sepetler dolusu tonlarca pirince para döktü. Yer açılsın ve artan "kargosunu" doyurması daha kolay olsun diye fırını geminin ortasına taşıdı. Denizcilere köle bölmelerini temizletip dışkı ve pislik artıklarını ovalattı. Sonra yaşam alanlarını dezenfekte etmek ve pis kokuları gidermek için aşağı güverteyi "katran, tütün ve kükürt" dumanına tuttu.[15]

Çok geçmeden gemide başka düşmanlar olduğu ortaya çıkmıştı: *Duke of Argyle*'da sıçanlar cirit atıyordu. "Sıçanlar [yelkenlere] büyük zarar vermişlerdi, onların istilasına uğramış" bulunuyorlardı. Newton Liverpool'dan ayrılırken yanına kediler almıştı ama hepsi yolda can vermişlerdi ve şimdi yüksek fiyat ödemeye razı olsa da ortalıkta satın alacak kedi yoktu. Newton adamlarını işe koşup, hasar görmüş yelkenleri yamamalarını istedi, ancak sıçanların yelkenleri tamir edildiklerinden daha hızlı kemirdikleri anlaşılmıştı. Derken sıçanlar gemideki dehşete bir yenisini eklediler: "O kadar çoklar ki her şeyi kemirmeye hazırlar." Yırtıcı yaratıklar gemideki halatları "ve hatta uykuda yakaladıkları insanları da kemiriyorlar."

---

14 Newton, *Thoughts Upon the African Slave Trade*, 110-111; John Newton'ın ifadesi, *HCSP*, 69:118, 73:144, 145.

15 Batı Afrika sahilinde kumanya bulmakla ilgili bkz. Stephen D. Behrendt, "Markets, Transaction Cycles, and Profits: Merchant Decision Making in the British Slave Trade", *William and Mary Quarterly* 3rd ser. 58 (2001), 171-204.

Başıbozuk mürettebatı çekip çevirmek hâlâ zahmet istiyordu. Newton'ın verdiği 4 isyancı karşılığında HMS *Surprize*'dan aralarına katılmış denizcilerden Will Lapworth özel kamaraya girerek bir fıçı konyağı boşaltmış, bundan dolayı kaptandan zincire vurulma ve dokuz kamçılı kırbaç yeme cezası almıştı. Newton ayrıca üçüncü kaptan John Hamilton'ın beklenmedik biçimde köle ticareti tecrübesi olduğunu öğrenmişti: Adam "geçen seyahatinde Cape Mount'un güneyinde bir yerlerde birini öldürmüştü." Zabit şimdi aynı bölgede alışveriş yapmaya gelen bir gemide bulunuyordu, bu durum Newton'da intikam korkusu uyandırmıştı, ne de olsa bölgenin yerlileri güçlü intikam duygularıyla tanınırlardı.

Newton sahildeki öbür kaptanlarla denizciler hakkında bilgi alışverişinde bulundu. Yine Mr. Manesty'nin sahibi olduğu kardeş gemi *Adlington* ile ilgili sıkıcı haberler aldı. Rio Sestos'ta şalupasının yolunu kesen Afrikalılar "kaptanı ve bir kişiyi daha öldürmüşlerdi." *Prince Henry*'nin kaptanı Jasper'dan kendisine "adam vermesini" rica etti. (Kaptan ücretini onun ödemesi şartıyla sadece tam vasıfsız karacılar vereceğini söyleyince Newton vazgeçti.) Pemberton, Freeman ve Wainwright adlı kaptanların filikalarını firar eden tayfalara kaptırdıklarını öğrendi. "Peş peşe üç teknenin hepsinde tayfaların korsanca tavır takınmaları tuhaf" gelmişti ona. Sahildeki denizcilerin çalışma ve yaşam koşullarının bu tuhaflıkla bir ilgisi olup olmadığı aklına bile gelmiyordu.

Kölelerle denizcilerin direniş haberlerinden daha kaygı verici olan bir şey de sağlık durumlarıydı. Afrika'nın tropikal koşulları, herkesin bildiği üzere, Avrupalılar için ölümcüldü. Bu nedenle, *Duke of Argyle* için Manesty ile Newton'ın yaptığı gibi, tacirlerle kaptanlar çok sayıda mürettebat alırlardı. Seyahat planları yapılırken erken ölümler acımasızca hesaplansa da, Newton'ın birkaç yol sonra değineceği gibi, hastalık tehlikesi endişe yaratmaya devam ederdi. Hemen her seyahatte gemiye getirilen köle sayısı giderek arttıkça, ticaretin getirdiği tehlikeler kabarırken denizcilerin sayısı ve fiziksel becerileri azalırdı.

10 Aralık günü *Duke of Argyle* sahile ulaştıktan kısa bir süre sonra mürettebat arasında ölümler başladı. Edward Law-

son tifodan ölmüş ve "çok iğrenç göründüğünden" alelacele gömülmüştü. Bir ay sonra pirinç, fildişi, boya ağacı ve 11 köle satın almaya giden bir sandal dolusu tayfa gemiye döndüklerinde hastaydılar. İçlerinden biri daha kıyıdayken ölüp oraya gömülmüştü bile, dördü de öyle bitap haldeydi ki dönüş yolunda kürekleri köle aldıkları kadınlar çekmek zorunda kalmıştı. Çok geçmeden biri daha "karahummadan" öldü, diğerleri de hastalığa yakalandı, bunların arasında gemi doktoruyla birkaç köle de vardı. Newton zaman kaybetmeden yakınlardaki bir Gine gemisinden bir doktor getirtti, adam elinden geleni yaptı ama işe yaramadı. İkinci kaptan John Bridson'ın ölüm sebebi, Newton'ın sözleriyle, "ömrümde gördüğüm en şiddetli hummaydı." Tayfalar arasında sağlıklı kalan birkaçı cesetleri bir yere gömmek için çaba gösterdiler.

9 Ocak günü ölümler köleler arasında da görülmeye başladı. Newton'ın yazdığına göre ilki "hoş bir köle kadındı, 11 numara, nadiren tedavi edilen uyku bozukluğu" nedeniyle ölmüştü. (Mürettebattan ölenler isimleriyle belirtilip gömülürken ölen Afrikalılar gemiye geldiklerinde kendilerine verilen numaralarla anılır ve denizde bekleyen köpekbalıklarına atılırlardı.) Salgın hastalık korkusuyla Newton denizcilere odaları fırçalayıp ovmaları, gemiyi iki saat boyunca dumanla tütsülemeleri ve güverteleri sirkeyle yıkamaları için talimat verdi. Buna rağmen alt güvertedeki ölümler durmak bilmedi: "Bir erkek köle, No. 6"; bir çocuk, "No. 27"; bir adam, "No. 33", "hepsi hiçbir ilacın deva olamadığı" hastalıktan peş peşe can veriyorlardı. Sahilde kaldıkları günler uzayıp bir de üstüne mevsimlik yağmurlar eklenince, 10, 12'si daha hastalığın pençesine düşmüştü. No. 100, 79 ve 92 de ölüme yenildi. Bunlardan sonuncusu genç bir kızdı, Newton onu iyileşsin diye değil, "gemiyi bir illetten kurtarmak için" sahildeki Siyah bir tacirin yanına göndermişti. Anlaşılan, kaptanın tercih ettiği gibi, acısını sessiz sedasız çekmek yerine feryat figan ediyordu. *Duke of Argyle* artık "marazi bir geminin melankolik havasına" girmişti, çok geçmeden durum iyice kötüye gidince Newton dini törenleri iptal etmek zorunda kaldı. Fakat Mayıs başlarında koşullar düzelmişti. "Bu seyahatteki alışverişin sona erdiğini düşünüyorum," diye yazacaktı. On gün

sonra, seyahatin en tehlikeli aşamasını atlatmanın verdiği rahatlıkla Antigua'ya doğru demir alacaktı.

Afrika sahilinden ayrıldıktan kısa bir süre sonra, Fransız köle gemisinde isyan çıkarmış köleleri satın alma kararı Newton'ı pişman edecekti. 26 Mayıs akşamı "önce iltihaplı yaraları yüzünden, daha sonra da hal ve gidişinin iyi olması nedeniyle seyahat boyunca zincire vurulmayan" bir delikanlı erkek kölelerin kafesine büyük bir kavela atmış, onlar da bunu kullanarak prangalarından kurtulmuşlardı. Ellerini çabuk tutuyor, "böyle bir alet gürültü çıkarmadığı için" sessizce hareket ediyorlardı, ta ki "aşağı yukarı yirmisi zincirlerini koparana dek." Neye kalkıştıkları ortaya çıktığında adamlar harekete geçeli çok olmamıştı. Newton delikanlı kavelayı aşağıdakilere uzatırken denizcilerden birinin onu gördüğünü anlatır (ancak bu bilginin bir saat boyunca neden kendisine rapor edilmediğine değinmez). Vakit geçirmeden asileri tekrar prangaya vurdurmuştu. Ertesi gün "elebaşlarından altı adamı ayaklanma suçuyla cezaya" çarptırmıştı, fakat bunu nasıl yaptığını belirtmiyordu. Büyük olasılıkla kırbaçlamış, cendereye sıkıştırarak işkence yapmıştı. Ayrıca marangozu işe koşarak alt güvertede asilerin hasar verdiği arka bölmeyi tamir ettirmişti.

Hem kendisinin hem mürettebatın sağ kalması Newton'a göre "İlahi Takdirin" sonucuydu. "Kurdukları kumpas çok iyi hazırlanmıştı," diye yazıyordu, "şayet bir saat daha kendi hallerine bırakılsalardı, başımıza büyük dert açabilir, zarar verebilirlerdi." Zamanlama konusunda da şanslı olduklarını düşünüyordu: "Bu işe biz daha sahildeyken, en iyi adamlardan yedi sekiz tanesinin aynı anda gemiden indiği ve geri kalanların da meşgul olduğu sırada kalkışmadıkları için şükretmeliyim." Diğer yandan direnişin sona ermediğini de biliyordu. Köleler "hâlâ sıkıntılı görünüyordu, suratları asıktı, hiç kuşku yok, kafalarından bir fırsatını bulup da bu durumdan kurtulabilirlerse ne fesatlar karıştıracaklarını geçiriyorlardı." Newton uluorta cezalar (onlar her neyse) vererek ve ateş ederek kendisinin ve mürettebatın, "Tanrı'nın da Yardımıyla", "artık onları tamamen yıldıracaklarını" umut ediyordu. Gözlerini korkutmanın vakti gelmişti artık.

Birkaç hafta sonra Newton'ı başka bir korku salacaktı. Anlaşıldığına göre erkek kölelerden bazıları "güvertede damacanalara toplanan suyu zehirlemenin bir yolunu bulmuşlardı." Her nasılsa "köylerindeki putları" ya da "tılsımları," yanına bir de beddua ekleyerek su damacanasına atmayı başarmışlardı. Newton o "sudan içen herkesin canına kastedildiğini" düşünüyordu. Paganların batıl inançlarıyla alay ettiği için bu korkusu küçümseyici tavırlara dönüştü. "Madem Tanrı bize ölüm büyüsü dışında daha büyük kötülükler yapmalarını istemiyor, fazla zarar vermeyecekler demektir, ama niyetlerinin bu olduğu şüphe götürmez."

Duke of Argyle birkaç denizcisiyle kölesini daha kaybetmişti ama Ara Geçiş'i aşarak 3 Temmuz 1751 günü Antigua'ya varmayı başardı. Karayipler'e sağ salim teslim ettiği 146 insanın satışı hakkında Newton bilgi vermiyordu. İşadamına yaraşan bir tutum takınarak yeni kargo aldıktan sonra "tıka basa tam yükle" eve dönüş yolunda Liverpool'a doğru demir aldığından söz ediyordu. Yurda dönerken dostu Dr. Robert Arthur'un ölümüyle yıkılmıştı, ardından bastıran kasırga, gemi batmasın diye durmadan su pompalayan denizcilere saatlerce ter döktürmüştü. Newton 7 Ekim 1751 tarihinde Liverpool'a ayak bastı. Günlüğünün sonunda *Soli Deo Gloria* yazar: "Tanrı'nın Dediği Olur."

Gerek gemi sahibi gerekse kaptanı açısından seyahat fiyaskoyla sonuçlanmıştı. Newton gemiye aldığı mürettebatın dörde birini (30 kişiden 7'si), kargosunun altıda birini (164 köleden 28'ini) kaybetmiş bulunuyordu. Eğer Mr. Manesty'nin istediği gibi Newton gemiye 250 köle yükleseydi, ikinci gruba ait rakam hiç kuşkusuz daha yüksek olurdu. Newton sonradan bir köle gemisine düşen, "dolu" olmak diye açıklayacaktı. Onunki dolmamıştı, planlanan ve gerçek-kargo arasındaki fark seyahatin kârlı olmamasının başlıca sebebiydi. Böylece Newton'ın köle gemisi kaptanı olarak kariyeri kötü başlamıştı.[16]

16 Newton, *Thoughts upon the African Slave Trade*, 110.

İkinci Seyahat, 1752-1753

John Newton yeni gemisi *African*'ı ilk gördüğünde tekne "kazıkta duruyordu," yani Liverpool'da Fisher tersanesinin kızaklarında inşa ediliyordu. Daha ciddi bir tutum takınması gerektiğini düşündüğü için, gemi suya indirildiğinde yapılan şölenlerde fazla öne çıkmamıştı. İlk ve ikinci seyahatleri arasında geçen aylarda Newton'ın hayatının ibresi giderek dine doğru dönüyordu. Bunun üç sebebi vardı: "mazideki günahlarımı ve aptallıklarımı daha derinden anlamak" için; "ufkumu genişletmek" ve "kalbimi bütün insanlık için mükemmel bir ahenk kuracak ve hayır işleyecek şekilde açmak." Dinden uzaklaşma korkusuyla günde iki kere dua edeceğine, İncil okuyacağına, Şabat kurallarını harfiyen yerine getireceğine, başkalarına iyi örnek olacağına ve "Hazreti İsa'nın bayrağına layık bir nefer" olacağına yemin etmişti. Eskiden düştüğü hataların bilincine varmış, içini "yanma" korkusu sarmıştı, bu seyahatin başarılı olması için samimiyetle dua ediyordu.[17]

African 30 Haziran 1752 günü Liverpool'dan denize açıldı. Tıpkı *Duke of Argyle* gibi yeni tekne de 100 tonluk orta halli taşıma kapasitesine sahip bir snov-brikti. Newton'ın kâr getirmek şöyle dursun, zarara uğratan yolculuğuna rağmen Mr. Manesty'nin köle ticaretinden kazanç sağladığı belliydi. Gemi sahibi kaptana yine Windward Sahili'nden (Sierra Leone, Rio Nuñez, Cape Mesurado, Cape Pal) 250 köle toplaması için talimat verdi, ama bu kez onları St. Kitts'e götürmesini istedi. Bu defa mürettebat sayısı 27'yle sınırlı olacaktı ama işbölümü aynı kalacaktı. İlk yolculuktaki mürettebat arasından yalnızca 2 kişi katılacaktı bu seyahate: kamarot Joseph Fellowes ile çırak Robert Cropper.[18]

11 Kasım günü *African*'ı sarsıp, çakan şimşeklerin denizcilerden birkaçını serseme çevirdiği şiddetli bir fırtına dışında

17 Newton, *Letters to a Wife*, 86; 22 Aralık 1751 kaydı, Newton Diaries, dosya 2, 5. Bu kısımda yer alan alıntıların kaynağı Newton, *Journal of Slave Trader*, 65, 69-72, 75-77, 80-81; diğer kaynaklar ilgili paragraflarda belirtilmiştir.

18 *TSTD*, #90418. Mürettebatın bu sefer sırasında yerine getirdikleri işler bir öncekiyle aynıydı: Marangoz perdelerle bölmeler, platformlar ve barikat üstünde çalışıyordu; silahtar küçük silahlar ve döner topları elden geçirirken lostromo ağları geriyordu; geri kalan herkes geminin yelkenleriyle meşguldü.

okyanusu sakin ve olaysız geçtiklerinden, Newton bütün dikkatini gemi işlerinden çok İncil okumaya, Latince, Fransızca ve klasiklerle matematik çalışmaya vermekle ne kadar hata ettiğini anlayacaktı. Manevi günlüğüne düzenli ve uzun uzadıya yazıyor, her gününü özenle çalışmaya, ibadete ve dinlenmeye ayırıyordu. Eğer insan bilhassa "başkalarının iğrenç başıbozukluklardan uzak durmalarını sağlayabilirse," deniz hayatının "uyanmış zihin" için faydalı olduğunu düşünüyordu. Sierra Leone'ye vardıklarında, "en ufak bir kaza dahi geçirmeden ve hemen hiçbir sıkıntı çekmeden okyanusu geçtiklerini, şu anda herkesin sıhhatinin iyi olduğunu" kaydetmişti 13 Ağustos Perşembe günü. Gemisinden "huzur krallığı" diye söz ediyordu.[19]

Kısa bir süre sonra Newton denizcilerin "iğrenç başıbozukluklarını" dizginlemeye özel bir ilgi göstermeye başladı, diğer bir deyişle karakterlerini yeniden şekillendirmeye ve ruhlarını kurtarmaya merak sarmıştı. "Denizcilerin çoğunun düşüncesiz cahilliklerine ve ekseriyetle kaşarlanmış tavırlarına," zamparalıklarına, kâfir ve vurdumduymaz halleriyle, bilhassa Afrika seyahatlerinde maruz kaldıkları tehlikelere kafa yoruyordu. Köle ticareti gibi kârlı maceraların pek çok cana malolduğunu yazmıştı. Her pazar günde iki kere onları ibadete zorlamaya karar verdi, ayrıca kutsal günün gereklerini harfiyen yerine getirmelerini isteyecekti. Ne var ki, dini bütün kaptan yazılarının hiçbir yerinde adamların herhangi bir ilerleme kaydettiğinden söz etmediğine göre, gemiciler belli ki onun papazlığını hiç hoş karşılamamıştı.[20]

"İğrenç başıbozukluklar" devam etmekle kalmayıp daha da berbat bir hal almıştı. Kaptan kendini ibadete adadığı sıralarda tayfalarından birçoğu ona karşı isyan hazırlıklarına giriş-

19 Newton, *Letters to a Wife*, 77, 71-72; 13 Ağustos 1752 kaydı, Newton Diaries, dosya 37; *An Authentic Narrative*, 85-86.

20 23 Temmuz 1752 kaydı, Newton Diaries, dosya 23. Newton bu sırada Anglikan ilahiyatçılarından David Jennings'e mektup yazarak, birisinin (aslında kendisinin) özellikle denizciler için Kutsal Kitap'taki ayetleri, duaları ve vaazları kısa ve yalın bir şekilde derleyecek bir dini el kitabı yazmasını önerdi; bunların hepsi "yabancı diyarlara yapılacak seferlere mahsus maruz kalınacak temayüller ve illetlere dair" olacaktı. Bkz. Newton'dan Jennings'e, 29 Ağustos 1752, Newton Letter-book, dosya 37.

mişlerdi. Hıristiyan kardeşliği buraya kadardı. 15 Kasım günü gemici William Cooney kaptana, Richard Swain'in denizcilerin bölücü bir faaliyette bulunmak, sizin anlayacağınız gemiyi ele geçirip korsanlığa geçmek için elden ele dolaştırıp birbirlerine sadakat ve gizlilik yemini ettikleri bir kâğıt parçasını imzalatmaya çalışarak kendisini isyana teşvik ettiğini haber verdi. Newton hayretler içinde kalmıştı: "Böyle tehlikelerin benden uzak olduğunu zannediyordum, çünkü herkes seyahat boyunca çok uysaldı, en küçük bir şikâyet yahut dert duyduğumu hatırlamıyorum." Yoksa mürettebatın sızlanmalarına kulak vermeyecek kadar kopmuş muydu onlardan, gözünün önündekini görmez mi olmuştu? Ansızın "nazik şartlar" içinde olduğunu anlamıştı Newton. Sadık tayfalarla birlikte devamlı "kölelere ve ortak karar alan beylere karşı tetikte olmak" zorundaydı. Newton'ın açıkladığı gibi, bu durum işleri daha da zora sokmuştu: "Çetede kimler var, kimler yok henüz anlayabilmiş değilim."[21]

İkinci muhbir, denizci John Sadler da Shebar'dayken teknede çalıştığı sırada, aralarında Swain ile John Forrester'ın da bulunduğu birkaç denizcinin kumpas hakkındaki konuşmalarına uzaktan kulak misafiri olduğunu söylemişti. İçlerinden biri "birisi bunun bedelini ödemeli, diyordu, bir başkası da planı duyurduğu anda gemidekilerin ona [arka] çıkacaklarından emindi." Başka bir gün Forrester'ın "ayan beyan" söyledikleri gelmişti Sadler'ın kulağına: "Mr. Welsh'i, doktoru ya öldürecek yahut [adamı] ölmekten beter edecek ama canını almayacakmış." Sadler en kahredici sözlerini sona saklamıştı: Birkaç gün önce filikayla sahile çıktığında "Swain kendisiyle bir olmaları için onu ve geri kalanları ikna etmeye gayret ediyordu."

Newton canını hastalık sayesinde kurtardığını düşünmüştü: "Bu [12 Kasım'dan itibaren] üç gün zarfında gemide baş gösteren illet, kara komploya gerçekleştirilmesine ramak kala mani olmuş ve teknenin beklenenden daha uzun kalmasıyla her şey su yüzüne çıkmış bulunuyor." Forrester ile kumpasa

21 İmza kampanyası hakkında bkz. Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750* (Cambridge: Cambridge University Press, 1987), 234-235.

dahil olanlardan Peter Mackdonald'ın hastalığa yakalanmaları kadar Swain'in zamanında filikaya dönmemesi de komplonun icra edilmesini geciktirmişti, çünkü o arada Cooney dönen dolapları Newton'a çoktan anlatmıştı. Swain geri gelir gelmez, kaptan onu çifte prangaya vurdurdu. Sağlığına kavuşunca Forrester onun yanına gönderildi. "Hastalığı esnasında hezeyanlar geçirip abuk sabuk konuşan" Mackdonald da onlara katılacaktı ama öldü.[22]

Newton isyancıları nasıl cezalandıracağını, bütün mürettebat üzerinde nasıl otorite sağlayacağını bilemiyordu. Swain ile Forrester'a kırbaç cezası vermemişti; anlaşıldığı kadarıyla bunun bir nedeni, gemide hâlâ teşhis edilmemiş yandaşları arasındaki huzursuzluğu körüklemekten korkmasıydı. Asilere haşin davranmamaya kararlıydı. "Fakat hadiseyi sessiz sedasız kapatmam da mümkün değil, aksi takdirde böyle teşebbüsleri teşvik etmiş olurum." Böylece isyancıların elebaşlarını gemiden indirmek üzere kolları sıvadı. *Earl of Halifax* adında "kocaman ve tertemiz [yani hiç kölesiz] bir gemiye" kumanda eden Kaptan Daniel Thomson'dan Swain ile Forrrester'ı teslim alıp, karşısına çıkan ilk savaş gemisine teslim etmesini rica etti. Bu fikir Thomson'ın hiç hoşuna gitmese de sonunda Newton onu ikna etmeyi başardı.[23]

Sonunda Newton kendisinin "İlahi Takdir'in görünür müdahalesi" sayesinde kurtulduğu sonucuna vardı, demek ki "benim kurtulmama ehemmiyet veriyor," diye düşündü. Tanrı'ya şükretti, hatta "fesatların en kötüsünden" onu koruduğu için özel bir dua okudu. Durumu tamamen kontrol altına aldıktan sonra defterine kıyamet tehdidiyle karşı karşıya kaldığını yazacaktı. Swain ile Forrester'dan kurtulduktan hemen sonra şöyle yazmıştı: "Onları gemiden indirdiğime çok memnunum, ama itiraf edeyim, hapis kaldıkları zaman zarfında çok uysal olmalarına rağmen mütemadiyen tetikte olmak zorundaydım; zira aramızda böyle nifak tohumları atılması köleleri de teşvik ederdi, şayet işler o raddeye gelseydi; el ele vermelerinin pekâlâ mümkün olduğunu bilmem lazımdı." Bir "kara komplo"

22 19 Kasım 1752 kaydı, Newton Diaries, dosya 49-50.

23 Age. *Earl of Halifax* hakkında daha fazla bilgi için bkz. *TSTD*, #77617.

bir başkasına, hem Siyah hem Beyaz olan daha beterine gebe olabilirdi.[24]

Swain ile Forrester'ın *African* gemisinden uzaklaştırılmasından kısa bir süre sonra Newton korkularında haksız olmadığını görecekti. Anlaşılan kendisi bizzat alt güvertelere inmiş ve zincirlerinden kurtulmaya çalışan kölelerden "ikisini gafil avlamıştı." Hemen erkekler bölmesinde bir arama yapılmasını, ayrıca gemide elini kolunu sallayarak dolaşan "oğlanlardan" birkaçının sorguya çekilmesini emretti. Erkeklerin "bazı bıçaklar, taşlar, gülleler ve bir keski" sakladıkları meydana çıkmıştı. Newton bunun üzerine geniş bir tahkikat başlattı. Aletleri adamlara oğlanların getirdiğinden işkilleniyordu, bu nedenle onları prangaya vurup "her şeyi itiraf etsinler diye" işkence etti. Cendereye sokup "hafif" baskı uyguladı. Nihayet komplonun mimarı olan 8 adamı ve onlara "aletleri" getiren 4 çocuğu tespit etmişti. Ertesi gün erkek köleleri muhtemelen "hafif" baskıdan fazlasını uyguladığı cendereye sokarak "muayeneden" geçirecekti. Altısına herhalde kırbaç cezası verdi, "dört tanesine boyunduruk" taktı, hareket etmelerini ve dinlenmelerini güçleştirecek şekilde demir düzeneklere soktu. Newton, geride kalan çoğu genç çırak 20 mürettebatla, çoğunluğunu erkeklerin oluşturduğu giderek büyüyen kargoyu kollamada "elinin zayıfladığı" endişesiyle, Beyaz elebaşlarının ardından Siyahları da *Earl of Halifax* gemisine sepetleme kararı aldı.

"İlahi Takdir" bir kere daha müdahalede bulunmuştu, Newton manevi günlüğüne de aktardığı bir duayla minnetlerini sundu:

> Ah ruhum Rab'ba, esirgeyen ve kollayan koruyucuna şükret. Rabbim beni bağışla, bana sadece Senin huzurunda durma inayeti ve hassasiyeti bahşet. Bu hadiseler böyle sık ve ani vuku bulunca benim de bunların kötü neticelerinden daima muaf tutulacağıma dair senin imtiyazını kazandığımı, daima hazırlıklı olmamı sağlayacağını hayal etmemem için bir sebebim yok; Sen münasip gördüğün takdirde, farkına varmadan kazara beni Senin huzuruna çağırırsan, vazifelerimi ifa ettiğim ve fazla te-

24 Age.

laşa kapılmadığım, lakin Mesih'imizin aracılığıyla imanı bulmuş olmanın şerefine nail olduğum ve ruhumu senin merhametli ellerine teslim etmeye ve de ölümden ebedi hayata derhal geçmeye razı olduğum görülebilir. Amin.

Ettiği duayla, köle ticaretinde ölümün her yerde kol gezdiğini kabul ediyordu. Tanrı'dan bunu değiştirmesini istemedi, çünkü bu işin doğası gereğiydi; O'ndan buna göğüs germeye hazır olmasına yardım etmesini istiyordu. Köle ayaklanmasının ertesinde Newton'ın duaları bu yöndeydi.

Yılın sonuna gelindiğinde Newton gemide düzeni ve kendi komutasına güveni yeniden sağlamıştı. 31 Aralık günü manevi günlüğüne sağlığının iyi, "keyfinin yerinde" olmasından dolayı minnet duyduğunu yazacaktı. Yeni Yıl'ın ilk günü geçmişin muhasebesini yaparken, Tanrı huzurunda işlediği günahları hatırlıyordu, sayılmayacak kadar çoktular; sonra sahip olduğu nimetleri düşündü, sağlığını, dostlarını, iyi niyetli patronunu ve karısını. Nihayet kaç kere kurtulduğunu sayıp dökmeye başladı. Önce "adamlarımın dahil olduğu kumpasın, akabinde Köleler tarafından bir tane daha [planlandığının] vaktinde meydana çıkarılması sayesinde bilhassa görünmez şeytandan korunmuş" oluyordu. Bu yaşananları yalnızca kayda geçirmek değil "kalbime kazımak" istiyordu. Böylece "asayiş berkemal olduğu zamanlarda her an minnet duymamı sağlayacak ve başka tehlikelerin tehdidiyle karşılaştığımda ruhumu ve itimadımı diri tutacaklardı." Newton "halinden memnun ve müsterihti" fakat bunun uzun sürmeyeceğini biliyordu. Etrafını saran tehlikeler çok büyüktü.[25]

31 Ocak günü öğleden sonra, denizci arkadaşlarını ispiyonlayan William Cooney "köle bir kadını kandırıp kamaraya götürdü ve hayvanlar gibi güvertedekilerin dörtte birinin gözü önünde onu becerdi." Tecavüze uğrayan kadın, No. 83, hamileydi. Cooney'i zincire vuran Newton seyir defterine şöyle yazmıştı: "Dilerim gemide bu türden bir münasebet bir daha yaşanmaz, onları elimden geldiğince sakinleştirmekte kararlıyım." "Onları sakinleştirmek" derken neyi kastettiği belli değil.

25 11 Aralık 1752 kaydı, Newton Diaries, dosya 61, 64.

Cooney gibi azgın adamları sakinleştirmekten mi bahsediyordu? Yoksa neler olup bittiğini öğrendikten sonra kölelerin protesto etmek için bağırıp çağıracaklarını mı tahmin ediyordu? Newton'ın sonuç bölümündeki sözleri malı için endişe duyduğunu akla getirir: "Şayet kadına bir şey olursa, bunu ondan bilirim, çünkü karnı burnunda kadının hamile olduğu görülüyor."

Bu olayın hemen ardından Newton tuhaf ve rahatsız edici bir rüya görür. Bir akrep tarafından sokulmuş, acısını dindirmek için yabancı biri kendisine "melhem" [oyl] vermiştir. Bilinmeyen bu şahıs Newton'a rüyasının "tez zamanda bir şey olacağının habercisi" olduğunu ama korkmamasını, kendisinin zarar görmeyeceğini söyler. Rüya ne anlama geliyordu acaba? Akrep kimdi, sokması ne demekti, onu tedavi eden yardımsever kimdi peki? Denizciler mi, isyancılar mı, muhbir William Cooney mi? Köleler miydi yoksa, tasarlanan ayaklanma ve onu gammazlayan çocuklar mı? Kaptan akrep iğnesinin, Newton'ı "sahile çıktığında kendi karılarından biriyle yatmakla" itham eden Brian adında zengin, Siyah bir köle tacirinden geldiğine karar verdi. Artık işlerini yürütmek için sahile gitmeye korkar olmuştu, çünkü "gözünü hınç ve hırs bürümüş, alenen intikam alma yollarına cesaret edemedikleri zaman yanlarında devamlı kullanılmaya hazır zehir taşıyan bir mürettebatın" içinde olduğunu anlamıştı. Başka bir kaptanla onun yardımcısının ve gemisindeki doktorun huzurunda masum olduğunu dile getirdiği bir belge hazırlayarak sahildeki tacire gönderdi. Sonra da şalupasını 4 ton pirinç karşılığında satıp denize açıldı.

Newton bir türlü bitmek bilmeyen 8,5 ay boyunca sahilde kalıp insan kargosunu toplamakla uğraştı. Bir kere daha hastalık başına musallat olmuştu, fakat ilk seyahatinde yaptığı gibi ölüleri kayda geçirme zahmetine katlanmamıştı. Belki artık alışıyordu, belki de işvereninin inceleyebileceği yazılı ölüm kaydı bırakmak istemiyordu. Neresinden bakılırsa bakılsın, o sırada sahile yanaşmış pek çok kaptandan daha iyi alışveriş yaptığını düşünüyordu; köle alınanların sağlık durumu ve haletiruhiyesinden yana şansı açılmıştı. Aylardır "ayaklanmak için neredeyse çaresiz teşebbüslerde bulunanlara karşı müte-

madiyen tetikte" olan ve "en sakin oldukları anlarda mutlaka fırsat kolladıklarını" bilen Newton, adamların huyunun, hatta "mizacının" sanki değişmeye yüz tuttuğunu fark etmişti. Giderek "zincire ve prangalara vurulmuş kölelerden çok aynı ailenin çocukları gibi davranmaya başlamışlardı, üstelik bizim Beyaz adamlara kıyasla her bakımdan daha itaatkâr, daha nazik ve daha hürmetkârdılar." Newton bundan hoşnut kalmıştı ama tedbiri elden bırakmıyordu. O da mürettebat da köleleri "âdet ve ihtiyat gereği" göz hapsinde tutuyorlardı. Newton korunmasızlığını dile getirirken Kitabı Mukaddes'ten alıntı yapmıştı: "Şehri Rab muhafaza etmezse, bekçiler nafile bekler." Ona göre bu her gemide geçerliydi, "hele bir Gine gemisi için gözle görünecek kadar hakikatti."

African gemisi St. Kitts'e yaklaşırken Newton denizcilerden malları satış için hazırlamalarını istemişti: "Köleleri tıraş ettiler", alınlarını açtılar. Pazarda işlerin kesat gitmesinden, bu yüzden belki Jamaika ya da Virginia'ya doğru bir yolculuk daha yapması gerekeceğinden korkuyordu. Sahilde uzun süre kaldığını ve Ara Geçiş'in normalden daha uzun sürdüğünü belirttikten sonra 3 Haziran tarihinde tuttuğu kayıtta, "erkek köleleri gemide öyle uzun tuttuk ki sabırları tükendi; eğer bir yolculuk daha yaparsak, oldukları yere yığılıp kalacaklarına eminim," diye yazmıştı. Hâlbuki korkuları yersizdi, çünkü 167 erkek, kadın ve çocuktan oluşan kargosunun tamamını St. Kitts'de sattı. Yurda doğru sıradan bir yolculuğun ardından 29 Ağustos 1753 tarihinde Liverpool'a vardı.

Newton her ne kadar önceki seyahatinden daha kârlı bir iş çıkarmışsa da bir kere daha gemi sahibinin umutlarını boşa çıkarmıştı. Gemiye kendisinden istendiği gibi 250 yerine 207 köle yüklemişti, üstelik ölüm oranı ilk yolculuğuna kıyasla daha yüksekti. 40 köleyi kaybetmişti, toplamın %19,3'üydü bu. Denizciler açısından durum o kadar kötü değildi, (27'sinden) yalnızca biri ölmüştü. Ancak bu Mr. Manesty'ye para kazandırmıyordu. Dördünün firar etmesi ve üçünün gemiden erken ayrılması işine gelmişti, Liverpool'a varınca onlara ücretlerini ödemek zorunda kalmayacaktı. Newton bir kez daha Windward Sahili'ndeki köle ticaretinin "fazla abartıldığından" yakınıyordu.

Üçüncü Seyahat, 1753-1754

Newton yalnızca 8 haftalık istirahatın ardından köle gemisi kaptanı olarak üçüncü yolculuğuna çıkmak üzere 23 Ekim1753 günü Liverpool'dan ayrıldı. Windward Sahili'ne ve St. Kitts'e doğru bir sefere daha çıksın diye Mr. Manesty onu *African*'ın başında tutmuştu. Bu seyahat için birkaç denizciyi daha işe aldı, herhalde hastalananları ve kölelerin ayaklanma tehdidini aklına getirip, tıpkı ilkinde olduğu gibi, 30 kişilik mürettebatla yola çıktı. Görev dağılımı biri dışında aynıydı. Newton bir arkadaşını da yanına almıştı; eski denizcilerden Job Lewis adlı adam kelleyi koltuğa alıp "Gönüllü ve Kaptanın Komutanı" oldu. Mürettebat arasından önceki yolculuktan 4 adam bulunuyordu: ikinci kaptan Alexander Welsh, üçüncü kaptan James Billinge ve Robert Cropper ile Jonathan Ireland adlı çırak denizciler. İlk ikisini teşvik eden nedenler vardı, ikinci ikilinin ise başka seçenekleri yoktu. Adi gemi adamlarından hiçbirinin bu işe yeniden başvurmaması anlamlıydı. Zorla ibadet ettirilmeleriydi belki de buna sebep.[26]

Newton yine günlerini düzenli ve sistemli bir program çerçevesinde geçiriyordu; erkenden kalkar, güvertede gezinir, Kitabı Mukaddes'ten iki üç bölüm okur, sonra da kahvaltı ederdi. Pazar günleri saat 11:00'de mürettebat için dini ayin düzenlerdi. Öğleden sonra 4:00'te çayını içer, hemen arkasından bir "kutsal metinler dersi" daha gelir, sonra yine yürüyüş yapardı. Bunların arasındaki zamanda da işlerine bakıyordu, ancak çeşitli yazılarında açıkça görüldüğü üzere, dünyevi işlerden giderek elini çekmeye, kendini daha çok hak yoluna adamaya başlamıştı. Defterine yazdıklarında gemideki günlük işlerden çok manevi hayatına yer veriyordu. Yine de ticaretle ilgili iyimser tutumunu sürdürüyordu. Seyahatin başlarında "hepimiz afiyetteyiz, keyfimiz yerinde," diye yazmış ve okyanusu bir an önce aşmayı dilediğini belirmişti. Ne doğa ne de insan kaynaklı kayda değer bir olay başına gelmeden 3 Aralık 1753 tarihinde Afrika sahillerine vardı.

---

26 *TSTD*, #90419. Bu kısımda yer alan alıntıların kaynağı Newton, *Letters to a Wife*, 118-120, 126, 129-130, 143, 149, 188; diğer kaynaklar ilgili paragraflarda belirtilmiştir.

Newton birkaç kere mürettebata disiplin cezası vermek zorunda kalmıştı, ancak hiçbiri önceki seyahati sırasında karşı karşıya kaldığı isyan girişimi kadar ciddi sebeplere dayanmıyordu. 21 Aralık günü marangozla hassas bir sorun yaşadı: Newton gemide olmadığı zamanlarda adam bir yandan isyankâr bir tutum takınıyor, diğer zabitlerin emirlerini yerine getirmeyi reddediyor, hatta üçüncü kaptanı "fena halde taciz ediyor", üstüne üstlük ivedilikle yapılması gereken barikatı bir türlü bitirmiyordu. Newton onu iki düzine kırbaç cezasına çarptırmıştı, ama "prangaya vurmayı göze alamadım," diye anlatıyordu. İki gün sonra "Marangoz barikat üstünde çalışıyor," diye yazacaktı. Daha sonra kıyıya çıktıklarında firar eden biriyle uğraşmak zorunda kaldı. Mürettebatından Manuel Antonio adında, Liverpool'dan katılmış bir Portekizli, bindiği filika Cachugo'da durunca kaçmıştı. Gerekçe olarak kötü muamele gördüğünü ileri sürüyordu, ancak gemideki bütün zabitler (tamamen doğru olmasa bile) adamın "bir kere olsun kimseden fiske yemediğine" yemin ettiler. Newton adamın "tekneden birkaç bıçak ve tütün çalarken" yakalandığı için firar ettiğini düşünüyordu.[27]

Kıyıya ayak bastıktan hemen sonra bölgeden haberler aldı: *Racehorse* "kaçırılmış", *Adventure* isyanda "tamamen ziyan olmuş" ve *Greyhound* mürettebatından 3'ü Kittam'da öldürülmüştü. Alışveriş durgundu, tacirlerin "kahpeliği" ayyuka çıkmıştı. Çok geçmeden ticaretin "gürültüsü, ateşi, dumanı ve işi" Newton'ı bezdirdi. Zındık halleriyle, mürettebat arasında yaymayı umut ettiği Hıristiyanlık etkisini zayıflatan Job Lewis ile geçinemiyorlardı. Hem tekne içinden hem de dışından gelebilecek saldırılar onu endişelendiriyordu besbelli; dolayısıyla, muhtemelen yanında ikinci kaptan olarak denize açıldığı Kaptan Jackson ile elverişli bir anlaşma yaptı. Newton aynı zamanda "kirli para meseleleri" için de kaygılanmaya başlıyordu, acaba bu seyahatin sonu da fiyasko mu olacaktı? Teselli bulmak için karısı Mary'ye mektup yazdı: "Belki zengin olamayacağız ama olsun. Biz Aşk zenginiyiz." Ama bu akıllar Mr. Manesty'ye sökmezdi.[28]

---

27 Newton, *Journal of Slave Trader*, 88, 92-93.

28 *Age.*, 88.

Newton bir kez daha felaketten avantajlı çıkmaya kararlıydı. 30 Aralık günü *Racehorse* gemisini, muhtemelen gemiyi ele geçirip sonra da talan eden Susulardan satın aldı. 45 tonluk küçük bir tekneydi, ama karinası bakır zırhla yeni kaplanmıştı. Newton 130 sterlin gibi mütevazı bir rakam ödedi, başına da kaptan olarak Job Lewis'i getirdi. Teknenin baştan aşağı elden geçirilmesi gerekiyordu, bu 3 hafta kadar sürdü. 21 Şubat'ta Kaptan Lewis'in ölmesi her şeyi sekteye uğrattı. Newton onun kıyafetlerini zabitlere dağıtıp teknenin kaptanlığına bu kez ikinci kaptan Alexander Welsh'i getirdi. *Racehorse* teknesini Mr. Manesty'nin çıkarlarına hizmet etmesi umuduyla almıştı, oysa yaptığı plan aslında kendine yarıyordu: Gemicilerinden birkaçını o tekneye bindirecek, kendi de yanına yalnızca 87 kölelik küçük çaplı bir kargo alarak Afrika sahillerinden erkenden, 4 ay gibi kısa bir süre sonra ayrılacak; böylece kıyıda geçen tehlikeli günlerin sayısını, ölüm oranını sınırlı tutabilecek, kölelerin geri kalanını toplama işini de *Racehorse*'a bırakacaktı.[29]

African gemisinin Afrika sahillerinden demir aldığının ertesi günü, 8 Nisan 1754'te Newton kaptanlar arasında dolaşan haberleri ve söylentileri, arkasından da kendi içinde bulunduğu durumu düşünüyordu: "Bu mevsim sahildeki pek çoklarına ölüm getirdi. Zannedersem bir sene zarfında bu kadar çok ölüm, kayıp yahut telef duymamıştım. Ama benim sıhhatim yerinde, ne bir Beyaz gömdüm ne de Siyah." (Lewis'i farklı bir gemide ölen biri olarak görüyordu, dolayısıyla sorumluluk ona ait değildi.) Ne var ki 10 gün sonra Ara Geçiş'e girerlerken çok erken hükme vardığını anladı. Newton şiddetli, elden ayaktan düşüren ateşli bir hastalığa yakalanmıştı. Yüksek ateş ve göz ağrısıyla acılar içinde kıvranırken öleceğini sandı. "Bütün dostlarından uzakta bu ücra okyanusun ortasında" can verme düşüncesi karşısında dehşete düşmüştü, yine de "ebediyet için hazırlıklara" girişmeye karar verdi. Dua etti, Mary'ye veda mektubu yazdı.

Anlaşıldığına göre Newton hummanın "en tehlikeli türüne" yakalanmamıştı, hem denizcilerde hem de kölelerde gördüğü

29 *Age.*, 92-93.

acıları çekmedi, hezeyanlara kapılmadı. Sekiz on gün kadar yatakta halsiz yattı, ateşi düştükten ve hatta 21 Mayıs'ta gemi St. Kitts'e demir attıktan sonra bile, aylar geçmiş gibi "hayli bitap ve zayıf" hissediyordu. Newton iyileşmesinin bu kadar uzun sürmesini kendi nevalesini (yiyecek ve içecek) "kendim hasta düşmeden önce hasta gemicilere" dağıtmasına bağlıyordu.

St. Kitts'den ayrıldıktan sonra olaysız geçen bir yolculuğun ardından Newton 7 Ağustos 1754 tarihinde Liverpool'a vardı. Üçüncü seyahati çok kısa sürmüştü ve pek çok açıdan şimdiye dek yaptığı yolculukların en kolayıydı, fakat ekonomik bakımdan verimli olup olmadığını bilmeye imkân yoktu. Newton'ın bu konuda şüpheleri vardı. Bilinmeyen bir kârla peş peşe üç seyahatten sonra artık başarıyı başka türlü ölçüyordu. "Herhangi bir felaket yaşamadan Afrika seyahati yapmayı" başardığını gururla ilân etti. Liverpool'da bir kiliseden çıkıp ötekine girerek, kendisine bahşedilen nimetler için şükran duygularını dile getiriyor ve ne bir denizci ne de köle kaybettiğini gittiği her yerde belirtiyordu. "Bu çok dikkat çekmiş ve kasabada konuşulmaya başlamıştı," diye anlatacaktı, "zannedersem böylesi görülmemişti." Kuşkusuz bunu da "İlahi Takdir" olarak gördü.[30]

Newton ister kararsız olsun ister gururlu, ya da her ikisi, Mr. Manesty onu tekrar işe alarak *Bee* isimli yeni köle gemisinin başına getirdi. Yelken açmasına iki gün kalmıştı ki kariyeri ve hayatı birdenbire beklenmedik bir yola giriverdi. Sonradan yazdığı gibi, "Tanrı hastalıkla yolumu kesmeyi münasip buldu." Newton'a felç inmişti: "Bir anda öldürecek kadar şiddetli bir nöbet bir saat kadar bende nefes almak hariç hiçbir hayat emaresi bırakmadı." Doktorların nasihati üzerine gemi kaptanlığından istifa etti ve köle ticaretini tamamen bıraktı; ancak bunun kendi tercihi olmadığını belirtmek gerek. Sonunda Liverpool'un deniz gümrük kapısında müfettiş olarak göreve başladı. Köle ticaretini eleştiren bir yazı yazmasına daha yıllar vardı: Bu ticarete karşı olduğunu açıklayana kadar aradan 30 yıldan fazla zaman geçecekti.

30 29 Ağustos 1753 kaydı, Newton Diaries, dosya 88.

Kendini Kaybedip Bulmak

John Newton köle gemisi kaptanı olarak üstüne düşenin ilahi bir vazife olduğunu düşünüyordu. Bu onu "tamamen tatmin etmişti, zira İlahi Takdir tarafından bana münasip bulunmuş bir vazife," diye yazmıştı. Arada bir duasında şöyle derdi: "Rabbim vakit bulduğunda beni insani bir vazifeye, şayet mümkünse onun kaidelerini kullarına izah edebileceğim ve beni ekseriyetle tahammülü zor bir şekilde evimden uzun süre ayrı kalmaktan kurtaracak bir vazifeye tayin etmek isteyecektir." Gelgelelim köle gemisindeki insanlık dışı işi, farklı bir vazife tercih etmesinin üç sebebinden yalnızca biriydi. Ağustos 1742'de Sierra Leone sahilinden David Jennings'e yazdığı mektupta, bir zamanlar kaybolduğunu, "yoldan çıkmış mutsuz bir dönek" olduğunu ama artık köle gemisinin Hıristiyan kaptanı olarak kendini "bulduğunu" belirtiyordu. Newton'ın 21 yıl sonra 1773'te kaleme aldığı "Amazing Grace" adlı lirik şiirin zalim bir cilvesiydi bu.[31]

Newton'ın Hıristiyanlığı köle gemisindeki yaşantısında çifte rol oynamıştı. Bir taraftan, bizzat yerine getirdiği insanlık dışı işlere karşı onu koruyan bir perde görevini görüyordu. Kaptan köşkünde oturup kahredici köleleştirme eylemlerini garantiye alacak emirler yağdırırken "hemcinslerim için hayır" işleyeceğine ant içebiliyordu. Diğer taraftan, köle gemilerinde sıkça görülen zulmü Hıristiyanlık inancıyla sınırlamış ama ortadan kaldırmamıştı. *Harwich* gemisinde denizci, Plantain Adası'nda da köle olarak çarptırıldığı sert cezaları unutmamasını tembihlerdi kendine. İkinci seyahat sırasında komutasına karşı isyan başlatan denizcilere zulmetmemesi gerektiği konusunda kendi kendine nasihatlerde bulunmuştu. Denizcilerle ilişkilerinde bir Hıristiyana yakışır şekilde sınırlı ölçüde babacan bir tavır sergilerdi ama kölelere aynı tutumu göstermezdi. 18. yüzyılın köle gemisi kaptanlarının çoğu kadar zalim olmasa da Newton hem denizcilerinin isyanına hem de kölele-

31 Newton, *Letters to a Wife*, 83-84; *An Authentic Narrative*, 95; Newton'dan Jennings'e, 29 Ağustos 1852, Newton Letter-book, dosya 26; "Amazing Grace", *The Works of the Reverend John Newton*, 538-539; Newton'ın ifadesi, *HCSP*, 73:151.

rinin ayaklanmasına maruz kaldı. Bunlara tepkisi onları zincire vurmak, kırbaçtan geçirmek ve cendereye sokmak, kısaca dehşet saçmak oldu.[32]

13 Temmuz 1753 tarihinde Newton kaptan köşkünde oturmuş kandil ışığı altında karısına mektup yazarken hayatını, özellikle de 1745'te "perişan eden esaretin ve hastalığın pençesinde yattığı" Plantain Adası'nda bir tacir tarafından köle edildiği günleri düşünüyordu. Sekiz yıl gibi kısa bir sürede çok yol katetmişti. Artık evliydi, biraz malı mülkü ve itibarı vardı, ayrıca şerefli bir Hıristiyandı. Tanrı "beni Mısır topraklarından, esaretten, Afrika sahillerindeki kölelikten ve açlıktan bugünkü hale getirdi demem gerekir," diye anlatıyordu. Böyle söylediği sırada içinde bulunduğu koşulların gereğiyse, Ara Geçiş boyunca sonsuz tutsaklığa taşıyacağı 87 erkek, kadın ve çocukla küçük bir ahşap dünyayı paylaşmaktı. Newton kaçıp Mısır'a gidebilirdi aslında, ama bunun yerine Firavun için çalışmaya devam ediyordu. Benzerliğin farkında değildi.[33]

32 8 Aralık 1752 kaydı, Newton Diaries, dosya 53.

33 Newton, *Letters to a Wife*, 137. Ayrıca bkz. Newton'ın ifadesi, *HCSP*, 73:151.

7

KAPTANIN CEHENNEMİ

1748 yılı başlarında Afrika'nın Windward Sahiline yelken açan *Brownlow* köle gemisindeki adamları uğurlamak üzere aileleri, arkadaşları ve sevdikleri Liverpool rıhtımında toplanmışlardı, aralarında ikinci kaptan John Newton da vardı. Liverpool'un köle ticareti parlıyor, kentin yerlilerine hem fırsatlar hem de tehlikeler sunuyordu. "Uğurlamalar" tam anlamıyla umut demekti. Tacirlerle kaptanlar bazen pazar sabahları ayin yapılan yerlere, yaklaşan deniz yolculuklarını bildiren ilanlar asar, cemaatten seyahatin güvenli ve bereketli geçmesi için dua ederken gemideki herkesin adını birer birer anmalarını rica ederlerdi. Böylece herkes rıhtımda sallanan her elin, ister kaptan olsun ister kamarot, mürettebattan herhangi biriyle yapılan son haberleşme olabileceğini anlardı. Denizde ölüm, özellikle de köle ticaretinde "hangi mevkide olursa olsun herkesin başına gelebilir" ve kaza salgın ya da insan iradesiyle her an herkesi vurabilirdi. Uzun ve tehlikeli yolculuklara çıkılırken her zaman duygu yüklü vedalaşmalar yaşanırdı.[1]

1 John Newton'dan Richard Phillips'e, 5 Temmuz 1788, yayımlayan Mary Phil-

Kaptan Richard Jackson belli ki bu sefere gösterilen ortaklaşa duygulardan etkilenmeksizin *Brownlow*'un kıç güvertesinde dikiliyordu. Ancak gemi avara eder etmez büyük değişikliklerin pusuda beklediğinden emindi. Adamlarıyla birlikte belki bir yıl belki daha fazla ama uzun süreliğine kara yaşantısından ayrılıp aile, kilise, cemaat ve hükümet gibi sosyal kurumların elinin pek uzanmadığı yerlere doğru yelken açıyorlardı. Kaptan Jackson "münasip bir surat ifadesiyle," diye hatırlayacaktı Newton yıllar sonra, belki sefer uğruna söylenen dualara dudak bükerek, iskelede durmuş insanları geride bırakırken kendi kendine homurdanıyordu: "Artık kendime ait bir Cehenneme sahibim!"

Kaptanlar böyle bir güce sahiptiler çünkü hızla büyüyen uluslararası kapitalist ekonomide stratejik bir mevkide bulunuyorlardı. Güçlerini denizcilik geleneğinden, ama aynı zamanda kanundan ve sosyal coğrafyadan alırlardı. Devlet dünya pazarlarını birbirine bağlayan kaptana "itaat ve nizam" sağlamak üzere mürettebatına fiziksel ceza kullanma izni vermişti. Onun otoritesine karşı gelmek mahkemede isyan ya da ayaklanma olarak görülebilir, bunların her ikisi de idamla cezalandırılabilirdi. Toplumu yöneten kurumlar şöyle dursun, geminin içinde bulunduğu coğrafi tecrit, kaptanın gücünün şişirilmesinin hem nedeni hem de mazeretiydi.[2]

Bir köle gemisinin kaptanı Richard Jackson bu genellemeye giren en güçlü örneklerdendi. Diğer kaptanlar gibi o da bir zanaatkârdı adeta, akıllı bir makinenin çok yetenekli, deneyimli efendisiydi. Geminin işleyişi hakkında teknik bilgiye, doğa bilgisine sahipti diğer bir deyişle rüzgârları, gelgitleri, akıntı-

---

lips, *Memoir of the Life of Richard Phillips* (Londra: Seeley and Burnside, 1841), 29-31.

2 "İtaat ve nizam" tabirini, bir zabitin köle gemisi kaptanını gaddarca saldırganlıkla suçladığı Smith ile Goodrich davası sırasında Lord Kenyon kullanmıştı. Bkz. *The Times*, 22 Haziran 1792. Benzer bir duruşma için bkz. 24 Mayıs 1791 tarihli *Dunlap's American Daily Advertiser*'da özetlenen Lowden'a karşı Goodrich davası. Deniz taşımacılığında kaptanın yetkilerini daha kapsamlı ele alan bir çalışma için bkz. Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750* (Cambridge: Cambridge University Press, 1987), blm 5.

ları, kara parçalarını, denizleri ve gökyüzünü bilirdi, ayrıca çok çeşitli insanlarla başa çıkmasına yardım eden sosyal bilgisi de vardı. Dünyanın dört bir tarafına yayılmış pazarlarda çokkültürlü bir tacir olarak çalışırdı. Ayrışık ve çoğu zaman dikbaşlı ücretli işçilerin koordinatörü, patronu olarak hareket ederdi. Yüzlerce mahkûmu engin suları aşarak bir kıtadan diğerine nakleden hapishane müdürü, gardiyanı ve köle efendisiydi o. Bu çok çeşitli rolleri başarıyla yerine getirebilmek için kaptanın kendine, gemiye, yüksek miktarda mala, çalışanlarına ve tutsaklarına "komuta edecek" kapasitede olması gerekirdi.[3]

Gemiye Giden Yol

Temmuz 1798'de Liverpoollu tacir William Aspinall tek gözlü kaptanı Hugh Crow'u koca bir gemi dolusu köle satın almak üzere Bonny'ye yollarken şöyle buyurmuştu: "CROW! GÖZÜNÜ DÖRT AÇ!" Crow o güne dek Afrika'ya beş sefere çıkmıştı ve ticaretin yasaklanıp kaldırılacağı 1807'ye dek köle gemisi kaptanı olarak beş seyahate daha çıkacak kadar uzun ve başarılı bir kariyer vardı önünde. Ölümünden sonra 1830 yılında arkadaşları tarafından yayımlanan, köle ticaretinde geçen hayatını anlattığı bir anı kitabı bırakmıştı geride. Kitapta onu doğduğu kasabadan Gine gemisinin kaptan köşküne götüren yolu anlatıyordu.[4]

Crow 1765 yılında Liverpool'un kuzeybatısına yaklaşık 130 kilometre mesafedeki İrlanda Denizi'nde yer alan Isle of Man'in kuzey kıyısında serpilen liman şehrin çekim alanında yer alan Ramsey'de doğmuştu. Küçüklüğünden beri "sancak tarafındaki gözü" kördü, buna rağmen erken yaşta denizlere açılmak istemişti. Babası rıhtımda çalışan saygın bir zanaatkârdı. "Liman kasabasında yetişmiş olduğumdan," diye anlatıyordu, "tabiatıyla açık denizlerde bir hayat sürmeye meyilliydim."

---

3 Henry Wafford'dan *Nelly* gemisinin kaptanı Alexander Speers'a Talimat Mektubu, 28 Eylül 1772, David Tuohy belgeleri, 380 TUO, 4/6, LRO; Kaptan Peter Potter'dan William Davenport & Co.'ya, 22 Kasım 1776, "Ship New Badger's Inward Accots, 1777", William Davenport Archives, Maritime Archives & Library, MMM, D/DAV/10/1/2. Bkz. *TSTD* #92536.

4 *Memoirs of Crow*, alıntılar 67, 13, 2, 29.

Babası tarafından Whitehaven'da bir gemi inşaatçısının yanına çırak olarak verilen Crow, 17 yaşında kömür ticareti için ilk deniz yolculuğuna çıkmadan önce 2 yıl orada çalışmış ve biraz tahsil görmüştü. Çok geçmeden dünyanın dört bir yanına ulaştı, 4 yılı aşkın bir süre İrlanda, Barbados, Jamaika, Charleston, Newsfoundland, Norveç ve daha pek çok yere yelken açtı. Deniz tutmasını, tulumba sallamaktan bel tutulmasını, kasırgayı, diğer denizcilerden kötü muamele görmeyi, boğulmak üzere olmayı (denizci arkadaşları kurtarmıştı) ve ayyaş, beceriksiz bir kaptana karşı isyanı (denizci arkadaşlarının yanında yer almıştı) gördü ve yaşadı. Beş seferin ardından çıraklık evresini tamamlayan Crow artık usta gemici olmuştu. Uygun bir fırsat kolluyordu. Seyrüsefer ilmini okuyup öğrendi, kendine bir usturlap aldı ve denizcilik hiyerarşisinin basamaklarını tırmanmaya başladı.

Daha başında köle ticaretine karşı "peşin hükümlüydü" ya da iddiası buydu, fakat eninde sonunda Ekim 1790'da Altın Sahili'ne gidecek *Prince* adlı geminin ikinci kaptanı olma teklifini geri çeviremedi. Zabit olarak Afrika'ya dört sefer daha yaptıktan sonra Aspinall kendisine baş kaptanlık teklif etti. Yarısı köle ticaretinde olmak üzere denizde geçen 16 yılın ardından Crow 33 yaşındayken 300 tonluk *Mary* gemisinin kaptan köprüsüne geçti.[5]

Aspinall'in 1798 yılında işe aldığı kaptan, kaç gözü olduğu veya ölesiye çalışmaya katlanma becerisi hesaba katılmazsa, benzerlerinden farklı sayılmazdı. Crow gibi çoğu, Gine gemisine tek bir büyük karar yerine irili ufaklı pek çok karar verdikten sonra kaptan olurdu. Rıhtımda büyüdükleri için "deniz içlerine işlerdi"; şu ya da bu şekilde bir köle gemisine (belki kendi tercihleri dışında) mutlaka biner, ilk yolculuklarını atlatır, gemi hiyerarşisinde yavaş yavaş yükselir, deneyim kazanır, kaptanlarla tüccar arasında saygın bir yere gelir ve nihayet kendi teknelerinin komutasına geçerlerdi. Tarihçi Stephen Behrendt, 1785 ile 1807 yılları arasında, çoğu Liverpool ve Bristol'dan demir almış Britanya köle gemilerindeki kaptanların %80'inin

5 *TSTD*, #83183. Crow'ın ilk gemisi olarak hangisini hatırladığı *TSTD* içerisinde yer almaz.

ticari gemilerden geldiğini ortaya çıkarmıştı. Birkaçının babası genellikle orta halli tacirlerdi. John Newton gibi bazıları gemi kaptanlarının oğluydu, kimi de köle gemisi kaptanlarının ailesinden geliyordu; örneğin Liverpool'da Noble ve Lace aileleri, Rhode Island'da D'Wolf ailesi. Fakat ekseriyeti Crow gibi rıhtım boyundaki esnafın çocuklarıydı. Aile ilişkileri kaptan köşküne giden yolda rehberlik görevi görürdü ama önce denizde kayda değer bir deneyim kazanmak gerekirdi. Ortalama olarak bir köle gemisinin birinci komuta kademesine geçme yaşı Liverpool'da 30, Bristol'da 31'di. Amerikalı usta gemiciler her ne kadar bu alanda pek uzmanlaşmasalar da Rhode Island köle ticaretindeki kaptanlar arasında da aynı yol katedilirdi. Tarihçi Jay Coughtry, kaptanların ortalama olarak yalnızca 2,2 Afrika seferi yaptıklarını, ancak bu gruba girenlerin adam başına beş ya da daha fazla Afrika yolculuğuna çıktıklarını hesaplamıştı. Britanya köle ticaretine karışmış birkaç aile tanıyan bir yazar, "Köle Ticaretinin mahiyeti öyle tehlikeliydi ki, bu işi yapan tekne Kaptanları ekseriya dört seferden sonra canlarını ve sıhhatlerini kurtardıkları için kendilerini şanslı addederlerdi," diye yazar. Burada "şans" tamamen yerinde bir sözcük, çünkü dört ya da daha fazla deniz yolculuğundan sağ kurtulan bir kaptan olasılıkla çoğu adamın hayatta görüp görebileceğinin ötesinde küçük bir servet edinmiş olurdu. Bu, kişinin kendi tercihine kalmış risklerle dolu ama kârlı bir işti.[6]

6 Stephen Behrendt, "The Captains in the British Slave Trade from 1785 to 1807", *Transactions of the Historical Society of Lancashire and Cheshire* 140 (1990), 79-140; Jay Coughtry, *The Notorious Triangle: Rhode Island and the African Slave Trade, 1700-1807* (Philadelphia: Temple University Press, 1981), 50-53; Africanus, *Remarks on the Slave Trade, and the Slavery of Negroes, in a Series of Letters* (Londra: J. Phillips, ve Norwich: Chase and Co., 1788), 50. Ayrıca bkz. Emma Christopher, *Slave Trade Sailors and their Captive Cargoes* (Cambridge: Cambridge University Press, 2006), 35-39. Behrendt birkaç seferi başarıyla atlatan Britanyalı kaptanların, hele bir de çalıştıkları gemilerin hissedarı olan %10'luk grubun içinde iseler, "köle ticaretinde ekseriya muazzam servet iktisap ettiklerini" yazmıştı. Herbert Klein da bir kaptanın iki ya da üç seferde "hatırı sayılır bir servet" edinebildiğine işaret eder. Bkz. Klein, *The Atlantic Slave Trade* (Cambridge: Cambridge University Press, 1999), 83. İşverenleri olan tacirlerle başları belaya giren kaptanlar için bkz. Amelia C. Ford (ed.), "An Eighteenth Century Letter from a Sea Captain to his Owner", *The New England Quarterly* 3 (1930), 136-145; Robert Bostock'tan James Cleveland'a, 20

Tacir Sermayesi

Kaptanın işvereni, geminin sahibi olan ve yolculuğu finanse eden bir tacir ya da tüccardı. İşe alındıktan sonra karmaşık, riskli, felaketlere gebe bir ticarette azımsanmayacak maldan sorumlu bir çalışan ve çok geçmeden yatırımcıların gözünden, dolayısıyla da kontrolünden uzakta olacak bir ticari temsilci haline gelirdi. 1782 yılında *Blayds* gemisinin kaptanı Henry Moore'a yazdığı mektupta Liverpoollu tacir David Tuohy bu gerçeği özetlemişti. Senin "elinin altında büyük bir Sermaye yatıyor," diye açıklıyordu, "bütün muamelelerinde fevkalade tedbirli ve her an çok dikkatli olman icap eder." Bazı köle gemilerinin değeri, taşıdıkları kargoyla birlikte 10.000 ile 12.000 sterlin arasında değişirdi; bu da bugünün parasıyla kabaca 1,6 ile 2 milyon dolar demekti. Kaptanın gücü her şeyden önce sermaye sahipleriyle ilişkilerine bağlıydı.[7]

Kaptanlar bunun karşılığında deneyimlerini ortaya koyarlardı, bu da özünde ikiye ayrılırdı. Daha genel olan denizdeki deneyimdi, seyrüsefer hakkındaki kişisel bilgi ve denizcilikle ilgili işler ve kişinin yelkenlilerle gemilerin komutasında geçirdiği süre. Daha özeliyse bizzat köle ticaretinde kazanılmış olan deneyimdi. İlki gerekliydi ama ikincisi öyle değildi, ancak epey arzu edilen bir durumdu, çünkü tacirlerin bu ticarete ilişkin bilgileri çelişkilerle doluydu. David Tuohy gibi köle gemisi kaptanı olarak hizmet ettikten sonra yatırımcılar arasına katılacak kadar sermaye edinmiş birkaç tacir vardı. Gemilerde neler olup bittiğini çok iyi bildiklerinden yaptıkları işe eşsiz

---

Ocak 1790, Robert Bostock Letterbooks, 387 MD 54-55, LRO. "William Grice's Statement of Facts", King's Bench Prison, 2 Temmuz 1804, "Miscellaneous Tracts, 1804-1863", 748F13, BL.

7 David Tuohy'dan (Ingram & Co. adına) *Blayds* gemisi kaptanı Henry Moore'a Talimat Mektubu, 25 Temmuz 1782, Tuohy belgeleri, 380 TUO (4/9). Tuohy'un tedbirin elden bırakılmamasını salık vermesinin bir nedeni de Moore'ın daha önce ne Cape Coast Castle'a ne Lagos'a hiç gitmemesiydi. Bkz. *TSTD*, #80578. Köle ticaretinde tüccarla kaptanların yerine getirmesi gereken planlama ve koordinasyon için bkz. Stephen D. Behrendt, "Markets, Transaction Cycles, and Profits: Merchant Decision Making in the British Slave Trade", *William and Mary Quarterly* 3rd ser. 58 (2001), 171-204. Ticari teamüller hakkında bkz. Kenneth Morgan, "Remittance Procedures in the Eighteenth-Century British Slave Trade", *Business History Review* 79 (2005), 715-749.

pratik bilgiler katarlardı. Ne var ki köle alım satımı yapan tacirlerin çoğu ne bir Gine gemisiyle yelken açmış, ne Afrika'ya ayak basmış, ne de Ara Geçiş'ten geçmişti. Köle ticaretinin olanaklarıyla risklerinin farkındaydılar, iş yaptıkları Atlantik pazarları hakkında bilgileri vardı, fakat köle gemisinde tam olarak neler yaşandığına ilişkin net bir bilgiye sahip değillerdi. Newport tüccarları Jacob Rivera ve Aaron Lopez, 1772 yılında ne kadar deneyimsiz olduklarını Kaptan William English'e açıkça söylemişlerdi: "Windward Sahili'ndeki ticaret hakkında hiçbir fikrimiz yok." Köle ticaretine ilişkin bilinmesi gerekenlerin çoğu deneyimle öğrenilebilirdi. Tacir Thomas Leyland, beş köle yolculuğu emektarı Kaptan Charles Watt'a mektubunda şöyle yazıyordu: "Sizin Kongo'da edindiğiniz tecrübeye itimat ediyoruz." Köle gemisi sahiplerinin çoğu köprüde deneyimli ve güvenilir bir kaptan, tacirin malına "layıkıyla efendilik edecek" bir adam isterdi.[8]

Tacirlerin iş verdikleri gemi kaptanlarına talimatlarını bildirdikleri mektuplar pek çok noktaya ışık tutmaktadır. Kaptanın nasıl hareket edeceği, ne zaman, nereye yelken açacağı ve tacirin atadığı elçi olarak nasıl iş görmesi gerektiği en ince ayrıntısına kadar yazıyordu. Böyle mektuplar çok çeşitliydi, bunun bir nedeni işi yürütmenin bölgelere göre değişen farklı yolları olması, bir başka nedeni de mektupları kaleme alan tüccar ile onları alıp okuyan kaptanların deneyimleri, mizaçları arasındaki farklılıklardı. Köle gemisinde kaptanlık yapmış olan tacirler genellikle uzun uzadıya ayrıntılı mektuplar yazarlardı, ama sınırlı deneyime sahip kaptanlara yazılan mektuplar da öyle olurdu. Bir kaptanla eskiden çalışmış, hem bilgisine hem davranış biçimine güvenen tacirlerse kısa mektuplarla yetinirdi. Uzun vadeli bakıldığında mektuplarda, köle ticaretinin düzenleniş ve yürütülüş biçiminde geniş bir sürek-

8 Jacob Rivera ve Aaron Lopez'den Kaptan William English'e, Newport, 27 Kasım 1772, kaynak Donnan III, 264; Thomas Leyland'dan *Fortune* gemisinin kaptanı Charles Watt'a, 23 Nisan 1805, 387 MD 44, Thomas Leyland & Co, gemi kayıtları 1793-1811, LRO. Ayrıca bkz. Samuel Hartley'den James Penny'ye, 20 Eylül 1783. Baillie'ye karşı Hartley davası köle gemisi *Comte du Nord* ile köle ticareti hakkındaki gerçekleri ortaya döker; tarife, muhaberat, muhasebe, E 219/377, NA.

lilik olduğunu akla getirecek kadar dikkat çekici bir benzerlik görülür.[9]

Mektuplar genellikle köle ticaretinin genel işleyişine ilişkin bilgileri özetler ve yatırımcıların büyük korkularını dile getirirdi. Özellikle "seferinizin kaybına ve mahvına sebep" olabilecek üç noktayı vurgularlardı; saymak gerekirse bunlar deniz kazaları, denizcilerle kölelerin isyanı ve ayaklanması, en önemlisi de kontrolsüz ölüm oranıydı. Thomas Leyland 1803'te *Enterprize* kaptanı Caesar Lawson'ı "Ayaklanma, İsyan ve Yangın"a karşı uyarmıştı. Diğer tacirler gibi o da köle ticaretinde "hem Kara derililer hem de Avrupalılar arasında yüksek ölüm oranı" için kaygılanıyordu.[10]

Mektupların çoğu yola çıkılan limandan, mesela İngiltere'deki veya Rhode Island'daki Bristol kentlerinden dışarıya, Afrika'daki bir ya da birkaç noktada, Batı Hint Adaları ya da Kuzey Amerika'daki bir limana doğru Ara Geçiş'i aşan ve yurda doğru yol alan bir gemiye gönderilirdi. Tacir arada sırada Barra kralı veya Kraliyet Afrika Kumpanyası'ndaki Plunkett isimli

---

9 Talimat mektupları, araştırma konusu olan 1700-1808 arası yıllarını ve Senegambia, Sierra Leone/Windward Sahili, Altın Sahili, Benin ve Biafra Bükü ile Kongo-Angola gibi köle ticaretinin belli başlı her bir bölgesini kapsamaktadır. Dönemin başlarıyla sonlarından örnekler için bkz. Thomas Starke'tan James Westmore'a, 20 Ekim 1700, kaynak Donnan IV, 76; William Boyd'dan Kaptan John Connolly'ye, Charleston, 24 Temmuz 1807, age., 568-569. Ayrıca bkz. Humphrey Morice'ten William Snelgrave'e, 20 Ekim 722, "Book Containing Orders & Instructions to William Snelgrave Commander of the *Henry* for the Coast of Africa with an Invoice of his Cargoe and Journal of Trade &c. on the said Coast. 2. Voyage. Anno 1721"; Humphrey Morice'ten William Snelgrave'e, 20 Ekim 1722, "Book Containing Orders & Instructions for William Snelgrave Commander of the *Henry* for the Coast of Africa with an Invoice of his Cargoe and Journal of Trade &c. on the said Coast. 3. Voyage. Anno 1722"; Humphrey Morice'ten William Snelgrave'e, 22 Eylül 1729, "Book Containing Orders & Instructions for William Snelgrave Commander of the *Katharine Galley* for the Coast of Africa with an Invoice of his Cargoe and Journal of Trade &c. on the said Coast. 5.Voyage. Anno 1729"; Humphrey Morice Belgeleri, Bank of England Archives, Londra.

10 Morice'ten Clinch'e, 13 Eylül 1722, Morice Belgeleri; Thomas Leyland'dan *Enterprize* gemisinden Kaptan Caesar Lawson'a 18 Temmuz 1803, 387 MD 43, Leyland & Co, gemi kayıtları; Gemi Sahiplerinin Kaptan Young'a talimatları, 24 Mart 1794, Account Book of Slave Ship *Enterprize*, DX/1732, MMM. Bkz. *TSTD*, #81302.

ihtiyar gibi, kaptanın köleleri satın alacağı Afrikalı ya da Avrupalının adını bildirirdi. Bazen de Jamaika ya da Virginia'da "kargo" satışıyla meşgul olacak temsilcilerin adlarını verirdi. Kaptan Atlantik'in her iki yakasında da değişen piyasalar doğrultusunda tavır takınmak zorunda olduğundan beklenmedik gelişmeler koşullara göre değerlendirilirdi. Bir tacirin yazdığı gibi, iş daha çok "sizin basiretiniz ve aklıseliminizle münasip göreceğiniz şekilde" yapılırdı.[11]

Afrika'yla ticaret yapan simsarlar çok çeşitli malların alım satımıyla ilgilenirlerdi. Kaptanlardan tekstil ürünleri, madeni eşyalar (bıçak, çapa, pirinç kap kacak), silah ile başka mamul maddelere karşılık fildişi ya da "diş" almalarını isterlerdi, çünkü bir tacirin sözleriyle "can kaybından korkmak mevzu bahis değildi." Birkaçının altın (özellikle 18. yüzyılın başlarında), boya ağacı (boya maddesi için), balmumu, palmiye yağı ya da malaguetta biberi istediği de olurdu. Bir kaptana "tuhafiye dahil" her türlü malla değiş tokuş yapması talimatı verilmişti. Öte yandan 18. yüzyıl boyunca başlıca alım konusu olan mal kuşkusuz insanlardı.[12]

Tüccarın çoğu kaptanlarına gençleri satın almalarını söylerdi, bu noktayı özellikle vurgulamayanlar da öyle yapacaklarını varsayarlardı. Humphry Morice 12 ile 25 yaş arasındakileri, ayrıca her iki erkeğe bir kadın düşmesini isterdi. Thomas Leyland daha çok erkekleri tercih ederdi ama onun farklı bir hesaplama yöntemi vardı: yarısı "15 ila 25 yaş arası Birinci Kalite Zenci erkek", sekizde üçü "10 ila 15" yaş arası oğlan ve sekizde biri "10 ila 18" arası kadın; bunların hepsinin "muntazam, geniş göğüslü, güçlü kuvvetli olması ve bedensel kusu-

11 Humphrey Morice'ten Edmund Weedon'a, 25 Mart 1725, "Book Containing Orders & Instructions for Edmund Weedon Commander of the *Anne Galley* for the Coast of Africa with an Invoice of his Cargoe and Journal of Trade &c. on the said Coast. 4. Voyage. March the 25th: Anno 1722"; Morice Belgeleri; Jonathan Belcher, Peter Pusulton, William Foy, Ebenezer Hough, William Bant ve Andrew Janvill'den Kaptan William Atkinson'a, Boston, 28 Aralık 1728, kaynak Donnan III, 38.

12 Isaac Hobhouse, No. Ruddock, Wm. Baker'dan Kaptan William Barry'ye, Bristol, 7 Ekim 1725, kaynak Donnan II, 329; Joseph ve Joshua Grafton'dan Kaptan — 'a, 12 Kasım 1785, kaynak Donnan III, 80.

ru bulunmaması" gerekirdi. Diğer taraftan, James Laroche 10 ila 14 yaş arasında "simsiyah ve cazibeli" kızları tercih ederdi. Güney Denizi Kumpanyası yetkililerinden biri 1717 yılında tüyler ürperten bir talepte bulunmuştu: "hepsi Bakire" olacaktı. Güçlü, sağlıklı, genç insanların sahilde geçen günleri sağ salim atlatma ve [okyanusu] "geçişe dayanma" olasılığı daha yüksekti. Buna karşılık tacirlerin kaptanlara "ihtiyar Erkekleri yahut düşük memeli Kadınları" ve fıtık veya topallık gibi fiziksel bir sakatlığı olanları almaktan kaçınmalarını söyledikleri de olurdu.[13]

Talimatlarda zabitlere ödenecek ücretler belirtilirken, genellikle kaptan tarafından işe alınıp açık kontratlar imzalayan denizcilerin ücretine değinilmezdi. Kaptan yardımcılarına, doktora ve bizzat kaptana ödenecek paranın hesabı daha karmaşıktı, çünkü onlara yalnızca ücret değil komisyon ve ikramiye de verilirdi. Böyle düzenlemelerin ayrıntılı bir örneği, bir grup tacir tarafından 1776'da *Africa* adlı snov-brikin kaptanı Thomas Baker'a yazılan mektupta görülüyordu. Baker 5 sterlin aylığına ilaveten, teslim edilip satılan her 100 kölenin ortalama satış değeri üzerinden 4 köle değerinde komisyon alacaktı. Aynı zamanda tacirlerin sermayesiyle alınıp satılacak 7 kölenin "imtiyazı" piyasa rayicine göre ona ayrılacaktı. Diğer zabitlere aldıkları ücretten (genellikle aylık 4 sterlin) başka ödenecek paralar şöyleydi: ikinci kaptan Mr. William Randall'a 2 köle "imtiyazı", üçüncü zabit Mr. Peter Birch'e 1 köle "imtiyazı", Dr. Thomas Stephens'a 1 köle "imtiyazı" ve Tobago'ya canlı teslim edilen her Afrikalıya karşılık bir şilin "avans" Sonuncusu

13 Humphrey Morice'ten William Clinch'e, 13 Eylül 1722, "Book Containing Orders & Instructions for William Clinch Commander of the *Judith Snow* for the Coast of Africa with an Invoice of his Cargoe and Journal of Trade &c. on the said Coast. Voyage 1. Anno 1722", Morice Belgeleri; Thomas Leyland'dan *Lottery* gemisinden Kaptan Charles Kneal'a, 21 Mayıs 1802, 387 MD 42, Leyland & Co, gemi kayıtları; James Laroche'tan Kaptan Richard Prankard'a, Bristol, 29 Ocak 1733, Jeffries Collection of Manuscripts, c. XIII, BCL; Gemi Sahiplerinin Kaptan William Young'a talimatları, 24 Mart 1794, Account Book of Slave Ship *Enterprize* owned by Thomas Leyland & Co., Liverpool, DX/1732, MMM; The South Sea Company: Minutes of the Committee of Correspondence, 10 Ekim 1717, kaynak Donnan III, 215; Boyd to Connolly, 24 Temmuz 1807, kaynak Donnan IV, 568.

kölelere "Satış yerine kadar bakıp kollaması için verilen teşvik" niteliğindeydi.[14] Aslına bakılırsa, Baker'ın gemisi henüz köleler yüklemeden kaza geçirmişti, ama eğer çıktığı sefer planlandığı gibi yürüseydi, 12 ay boyunca 5 sterlin maaş, 10 köle (tanesi 28 sterlin olan 250 köle üzerinden) değerinde komisyon ve aynı fiyattan 7 köle değeri kadar para alacaktı. Böylelikle o seferden yaklaşık 536 sterlin, yani bugünkü kurdan hesaplarsak 100.000 dolar kazanacaktı. Aynı gemideki adi denizcinin kazanacağı para 24 sterlin yani 4500 dolardı. Daha büyük gemilerde (ve olasılıkla daha uzun seferlerde) kaptanın kazancı 750 ila 1000 sterlini bulabiliyordu; örneğin 1774'te Robert Bostock 774 sterlin, ondan daha önce 1754 yılında Richard Chadwick 993 sterlin kazanmıştı.[15] Kaptan James Penny 1783-1784 arasındaki seferinde 14 denizcisiyle 134 kölesini zayi etmesine rağmen cebine 1940 sterlin, bugünün değeriyle 342.000 dolardan fazla para koymuştu.[16]

Açıkça görülüyor ki "imtiyaz" ve "macera" (birinin kendi parasıyla satın aldığı köleyi navlun bedeli olmaksızın nakletmesi) yüksek kazançlar getirirken zabitlerle adi denizcileri birbirinden ayıran bir husus oluyordu, zaten asıl mesele de buydu.[17]

---

14 John Chilcot, P. Protheroe T. Lucas & Son, Jams. Rogers'dan Kapt. Thos. Baker'a, Bristol, 1 Ağustos 1776, Account Book of the Africa, 1774-1776, BCL. *Africa* gemisinin bir seferi hakkında bkz. W. E. Minchinton, "Voyage of the Snow *Africa*", *Mariner's Mirror* 37 (1951), 187-196.

15 Behrendt, "Captains in the British Slave Trade", 93; "Sales of 338 Slaves received per the Squirrel Captain Chadwick on the proper Account of William Boats Esq. & Co Owners of Liverpool, Owners", Case & Southworth Belgeleri, 1754-1761, 380 MD 36, LRO.

16 Ball, Jennings, & Co. to Samuel Hartley, 6 Eylül 1784, Baillie'ye karşı Hartley, E 219/377. Komisyon için £1 221.1.3, imtiyaz için £634.19.0 ve ücretler için £84 ödenmişti.

17 İmtiyaz hakkı uygulaması zamanla değişecekti. 18. yüzyıl başlarında kaptanla diğer zabitler kendi imtiyazları olarak (en yüksek fiyattan satılacakları kendilerine ayırarak) nakletmek istedikleri köleleri seçerlerdi, fakat bu köleler öldüğünde zararı gemi hesabının hesabına aktarmak üzere tercihlerini değiştirirlerdi. Tüccar bunu önlemek için kaptanlara köleleri diğer zabitlerin gözünün önünde sahildeyken seçip ayıklamaları talimatını verdiler. Ne var ki bu da tatmin etmemişti, çünkü bütün zabitlerin ortak çıkarları söz konusuydu ve birbirlerini kolluyorlardı. Böylece yüzyılın ortalarında tacirler farkı bir yaklaşım benimseyerek, "imtiyaz" kölesinin bir tek kişi olmak yerine Yenidünya'nın limanında satış yapıldıktan sonra bütün köleler üzerinden ortalama bir değer

Ücret anlaşması kaptanın (ve yüksek rütbeli zabitlerin) sefere, dolayısıyla yatırım yapan tacire bağlılığını, diğer bir deyişle, başta kaptan olmak üzere hepsinin seferde elini taşının altına koymasını sağlıyordu. Geminin komutasına atanan kişiyi riske ortak bir hissedar yapmakla tacirler kendi çıkarlarının dikkatle gözetilmesini zorunlu kılıyorlardı. Mathew Strong'un 1771 yılında Kaptan Richard Smyth'e açıkladığı üzere, "mükemmel ve sıhhatli bir kargo getirmen bizim kadar senin de menfaatine" olur.[18]

Başka bir önemli mesele de seferin sevk ve idaresi ile gemideki sosyal düzenin nasıl sağlanacağıydı. Bu noktada tacirler geminin temiz, bakımlı ve işler halde tutulması ("Teknenizin Altını ihmal etmeyin"), tekneye doğru dürüst erzak depolanması, denizciler ve kölelerle ilgilenilip disipline sokulmaları gibi konularla ilgili genel talimatlar verirlerdi. Ayrıca sık sık kaptanlara Afrika sahillerindeyken kendi istihdam ettikleri diğer kaptanlarla işbirliği yapmalarını ve her fırsatta kendilerini gelişmelerden haberdar etmelerini emrederlerdi.[19]

Gemi sahiplerinden birkaçı seferi bizzat kendi idare etmeyi denemişti. Bunlardan biri olan Liverpoollu tacir James Clemens 1750'lerde üç Angola seferine çıkmış ve işlerin nasıl yürütülmesi gerektiği konusunda kendince sabit fikirler edinmiş-

---

olmasına karar verdiler. Bu da bütün kölelerin iyi bakılıp kollanmasını, ama aynı zamanda limana yaklaşır yaklaşmaz en hasta, en zayıf kölelerin öldürülmesini teşvik etti, çünkü böyleleri ortalamayı düşürecek, dolayısıyla kaptanın "imtiyazı" da azalacaktı. Ayrıca bkz. Christopher, *Slave Trade Sailors*, 34-35.

18 Mathew Strong'dan Kaptan Richard Smyth'e, 19 Ocak 1771, Tuohy Belgeleri, 380 TUO (4/4). Görüldüğü kadarıyla görece birkaç kaptan gemilerinin ya da kargolarının hissedarıydılar. Talimat mektubu gönderilen 45 geminin 41 kaptanından 39'unun yatırımcısını ve idare ettikleri geminin sahibini biliyoruz. Bu 39 örnekte yalnızca 4 kaptan hisse sahibiydi: 1767'de *Ranger* gemisinin "üçüncü hissedarı" olarak Williams Speers'in adı geçiyordu. David Touhy ise aynı yıl *Sally* gemisinin "dördüncü hissedarıydı." 1776'da Thomas Baker, 1782'de Henry Moore da idare ettikleri gemilerin sırasıyla yedinci ve altıncı hissedarlarıydı: *TSTD*, #91273, #91327, #17886, #80578. Ayrıca bkz. Madge Dresser, *Slavery Obscured: The Social History of the Slave Trade in an English Provincial Port* (Londra ve New York: Continuum, 2001), 29; Behrendt, "Captains in the British Slave Trade", 107; Coughtry, *The Notorious Triangle*, 49-50.

19 Kaptan Pollipus Hammond'a Talimatlar, Newport, 7 Ocak 1746, kaynak Donnan III, 138.

ti. 1767'de *Ranger* gemisiyle Angola'ya, oradan da Barbados'a gitme hazırlıklarına girişmiş deneyimli bir kaptan olan Kaptan William Speers'a ayrıntılı talimatlar yazdı. Clemens kaptandan geminin öyle "temiz" ve "şerbetli" tutulmasını istiyordu ki böylece dip güverte kuru kalacak, dolayısıyla köleler için sağlıklı bir ortam olacaktı. Temiz hava ve havalandırma konusunda ısrarlıydı, ayrıca Speers'a botla filikanın kafeslere yakın konmaması gerektiğini çünkü hava akışını engelleyeceklerini açıklamakla yetinmemiş, aşağıdaki erkekler koğuşuna rüzgâr vermek için "Gabya Yelkenini" nasıl kullanacağını bile anlatmıştı. Clemens kölelerin akşamları yıkanmalarını istiyordu; "her Sabah bir Bez parçasıyla birbirlerini keselesinler, bu onların [kan] Dolaşımlarını artırır ve [vücutlarının] Kabarmasına mani olur." Belli bir şekilde beslenmelerini istemişti; Angolalı köleler "kendi Memleketlerinde çok az yemeye alışkın" olduklarından fazla yememeleri gerekiyordu. Talimatlarından biri de ayaklanmayı önlemek için "birkaç Beyaz adamın devamlı Silahlı" dolaşmasıydı; başkaldırı yalnızca tehlikeli olmakla kalmaz, eğer adamlar buna kalkışıp başarısız olurlarsa, "bunun için sürekli fırsat kollar, asla Uslu durmazlardı." Bazıları melankoliye kapılıp erir giderdi, dolayısıyla en iyisi kalkışmayı daha en başından engellemekti. Clemens aynı zamanda mürettebata arada sırada biraz konyak ve tütün verilmesinden söz ediyordu; "(şayet ölçülü bir şekilde verilirse) onları hem kendinize hem de Gemiye bağlı tutmak" sağlanabilirdi. Alev alabilen konyak fıçılarının yanında ateş yakılmaması konusunda Speers'ı uyarıyordu: Fıçıdan "Konyak çekerken hangi sebeple olursa olsun Ambara asla Ateş ile girilmesine müsaade etmeyin." Bunları ve daha fazlasını söyledikten sonra geri kalanını Speers'ın idaresine bıraktığını da samimiyetle kabul ediyordu.[20]

Tacirler her türlü kazadan, özellikle de gemi kazasından korkarlardı, ama talimatlarında önlenebilir olduğunu düşündükleri kazalara odaklanırlardı. Ahşap bir gemide yan-

20 James Clemens'tan *Ranger* gemisi kaptanı William Speers'a talimat mektubu, 3 Haziran 1767, Tuohy papers (4/2). Clemens'ın seferleri için bkz. *TSTD*, #90408, #90613 ve #90684.

gın bilhassa tehlikeliydi. "Hepsinden önemlisi," diye yazmıştı Thomas Leyland, "Yangına karşı gözünü dört aç, neticeleri fevkalade korkunç bir şey bu." Yanan kandillerin çok dikkatli kullanılması gerekiyordu. David Tuohy ise "Barut ve Konyağına dikkat et, ikisiyle de vahim Kazalar çıkabilir," diyordu. Köle gemilerinin kazara veya asi esirlerin elinden havaya uçtuğu çok görülmüştü.[21]

İkinci bir endişe kaynağı da gerek denizciler gerekse köleler tarafından başlatılan direnişti. Denizciler çalıp çırpmalarıyla, firar ve isyan etmeleriyle ünlenmişti. Kaptanlar kargoya, özellikle de romla konyağa göz kulak olmak, denizcilerin onlardan aşırmadıklarına emin olmak zorundaydılar. Ayrıca, James Clemens'in de açıkça belirttiği üzere, görev dağılımını dikkatle yapmaları gerekirdi: "İsyankâr, baş belası ayyaşların Köle almak için sandala binmelerine müsaade etme." Bu iki yönlü korku demekti. Eğer denizciler şalupa ya da filikayla firar ederlerse, kaptan hem işgücü kaybeder hem de köle alma sürecinin can alıcı parçası olan bir tekneden olurdu. Her tacire kâbuslar gördüren nihai endişeyse, 18. yüzyılda birçok kez başa geldiği üzere mürettebatın topluca isyan ederek gemiye el koymasıydı.[22]

Tacirler köleler arasında intihar edenler ve en çok da ayaklanma çıkmasından korkarlardı. 1725 yılında Isaac Hobhouse ile gemi ortakları, "isyan ederler yahut Küpeşteden atlarlar korkusuyla" kölelerin ağlar ve zincirlerle zapt edilmelerini salık vermişlerdi. Humphry Morice 1730'da Kaptan Jeremiah Pearce'a "planlanan sefer zarfında başınıza gelebilecek muhtemel şeylerin en Beterine hazırlıklı olmanız ve bilhassa Siyah pisliklerin Başkaldırmasına karşı mütemadiyen Müteyakkız ve Müdafaa halinde olmanız münasiptir." Gemi sahipleri sürekli tetikte olunmasına, ayrıca silahlı nöbetçilerin her an göz önünde durmalarına önem verirlerdi. New England'dan

21 Leyland'dan Kneal'a, 21 Mayıs 1802, 387 MD 42, Leyland & Co, gemi kayıtları; Henry Wafford'dan *Nelly* gemisinin kaptanı Alexander Speers'a Talimat Mektubu, 28 Eylül 1772, Tuoby Belgeleri, 380 TUO (4/6).

22 James Clemens, Folliott Powell, Henry Hardware ve Matbew Strong'dan *Sally* gemisi kaptanı David Tuohy'a, 3 Haziran 1767, Tuoby Belgeleri, 380 TUO (4/2). Ayrıca bkz. Robert Bostock'tan Jemmy gemisinin kaptanı Peter Bowie'ye, 2 Temmuz 1787, Robert Bostock Letterbooks, 1779-1790 ile 1789-1792, 387 MD 54-55, LRO. Denizci isyanları için bkz. 8. bölüm.

adı bilinmeyen bir gemi sahibi 1759 yılında Kaptan William Ellery'ye yazdığı mektupta şöyle diyordu: "Elinizin altında adamlar ve silahlar mevcut oldukça, onlardan gerektiğinde ziyadesiyle faydalanacağınızdan şüphem yok."[23]

Gerekli disiplini sağlamak yapılan bütün yatırımın kilit noktasıydı. Tüccar, kaptanın mürettebatla köleler üzerinde gereğince hâkimiyet kuracağını ve bunun denizcilik hayatının vazgeçilmez bir parçası olarak ibret olsun diye uygulanan şiddeti de içereceğini varsayardı. Ayrıca uygulanan şiddetin kolaylıkla zulme dönüşebileceğini, bununsa denizcileri isyana veya köleleri ayaklanmaya kışkırtmak gibi feci sonuçlar doğurabilecek tepkilere yol açabileceğini bilirdi. Bu nedenle tacirler, Hugh Crow'un da belirttiği üzere, düzeni sağlamak ile kötü muamele etmek, sertlik ile zulüm arasında bir çizgi çekmeye çalışır, bunların ilkini teşvik ederken ikincisine yasak koyarlardı. Humphry Morice kaptanlarını sürekli "Zencilerinize karşı dikkatli ve kibar olun, zabitlerinizle Denizcileriniz tarafından iyi muamele görmelerini sağlayın," diye uyarırdı.[24]

Kölelere nasıl muamele edileceği hassas bir konuydu; tacirler görmeyi umut ettikleri garip dengeyi tarif ederlerdi birbiri ardına: Kölelere kibar davranın ama çok da nazik olmayın. "Emniyet sınırları dahilinde şefkat" gösterin. Bir başkası şöyle eklemişti: "Mübayaa ve Ara Geçiş esnasında Kölelere muamele ederken Beşeriyet ve Emniyet kuralları mucibince lüzumlu her nevi Dikkat ve Müsamahayı şüphesiz göstereceksiniz." Bu, gemi sahiplerinin köle gemisinde terör estirmenin gerekli olduğunu kabul etmeye en çok yaklaştıkları noktaydı. Bu sözlerle verilen talimatsa çeşitli şekillerde yorumlanabilirdi.[25]

---

23 Hobhouse, Ruddock ve Baker'dan Barry'ye, 7 Ekim 1725, kaynak Donnan II, 327-328; Humphrey Morice'ten Jeremiah Pearce'a, 17 Mart 1730, "Book Containing Orders & Instructions for Jere[miah] Pearce Commander of the *Judith Snow* for the Coast of Africa with an Invoice of his Cargoe and Journal of Trade &c. on the said Coast. 7. Voyage Anno 1730", Morice Belgeleri; Adı bilinmeyen bir gemi sahibinden Kaptan William Ellery'ye, 14 Ocak 1759, kaynak Donnan III, 69.

24 Humphrey Morice'ten Stephen Bull'a, 30 Ekim 1722, "Book Containing Orders & Instructions for Stephen Bull Commander of the *Sarah* for the Coast of Africa with an Invoice of his Cargoe and Journal of Trade &c. on the said Coast. 2. Voyage. Anno 1722", Morice Belgeleri, *Memoirs of Crow*, 22.

25 John Chilcott, John Anderson, T. Lucas ve James Rogers'dan Kaptan George Merrick'e, Bristol, 13 Ekim 1774, Account Book of the Africa, 1774-1776, BCL; Boyd to Connolly, 24 Temmuz 1807, kaynak Donnan IV, 568.

Görüldüğü kadarıyla, kölelere iyi muamele etmediği takdirde kaptanını cezalandırmakla tehdit eden tek tacir Liverpool'dan Robert Bostock'tu. 1791'de, İngiltere ve Atlantik çevresinde kölelik karşıtı hareket iyice genişledikten sonra Bostock, *Bess* adlı gemisinin kaptanı James Fryer'a yazdığı mektupta, "Kölelerinize fevkalade İnsani muamele etmeye ve hangi sebeple olursa olsun onlara kötek çekmemeye, ilaveten Zabitlerinizin yahut Adamlarınızın onlara en küçük bir fenalık etmeyeceğine ehemmiyet vermenizi bilhassa arzu etmekteyim. Şayet Köleleriniz, suiistimal ettiğiniz yahut Zabitleriniz vesaire tarafından fena muamele edilmelerine müsamaha etmeniz ispat olunursa, o zaman bu sizin imtiyazınızı ve [alacağınız] komisyonlarını kaybetmeniz manasına gelecektir." Bu ciddi bir tehditti, ne de olsa komisyon ve imtiyazdan elde edilecek kazanç kaptanın gelirinin aslan payını oluşturuyordu. Öte yandan ne Bostock ne de herhangi bir tacirin kölelere kötü davrandığı gerekçesiyle bir kaptanı cezalandırdıklarını gösteren hiçbir kanıta rastlanmaz.[26]

Tacirin en büyük korkusu her şeyden önce kaza, isyan ya da ayaklanma sonucu gelen ama en yaygını salgın hastalığın yol açtığı ölümlerdi. Bu kronik tehlike denizcilerle köleleri olduğu kadar zabitleri, hatta kaptanın kendisini de etkilerdi. *Africa* adlı snov-brikin Bristol'lı sahipleri 1774'te Kaptan George Merrick'e yazdıkları mektupta şöyle diyorlardı: "Tanrı'dan bunun olmamasını niyaz etsek dahi sizin Zayii olmanız halinde İkinci Kaptanınız Mr. John Matthews bizim Geminin Kumandasını alacak ve bizim Emirlerimizi ve Talimatlarımızı peş peşe takip edecektir." 1801-1807 yılları arasında yaklaşık olarak her 7 kaptandan 1'i seyahat sırasında ölmüştü; buysa tacirlerin köprüye geçmek üzere emir komuta zinciri içerisinde bazen bir bazen iki yedek kaptan belirlemeleri gerektiği anlamına geliyordu. Gemideki otoritenin zayıflaması acımasızlığın artması demekti.[27]

---

26 Robert Bostock'tan *Bess* gemisi kaptanı James Fryer'a, tarih yok (ama yıl 1791), Bostock Letterbooks, 387 MD 54-55. Bkz. *TSTD*, #80502. Tacirlerin talimat mektuplarında bunun gibi başka bir tehdit görmedim.

27 Chilcott ve başka tüccardan Merrick'e, 13 Ekim 1774, Account Book of the *Africa*, 1774-1776, BCL; Stephen D. Behrendt, "Crew Mortality in the Transatlantic Slave Trade in the Eighteenth Century", *Slavery and Abolition* 18 (1997), 49-71.

Batı Afrika "denizci mezarlığı" olarak bilinirdi, bundan dolayı tacirler gemicilerin sağlıklarına önem verilmesi gerektiğini sık sık hatırlatırlardı. Denizcilerin ayık tutulmasını salık verirlerdi, çünkü tropikal kuşakta aşırıya kaçmanın erken ölüm getirdiğine inanılırdı. Aynı zamanda denizcilere "bilhassa hasta ve çalışmaz haldeyken" özenle bakılmasını, onlara kötü davranılmamasını veya sıcak iklimde fazla çalıştırılmamalarını rica ederlerdi. Bazı tacirler denizciler ve kölelerin ölümlerini birbiriyle ilişkili görürdü: "Beyaz Adamlarınıza ihtimam göstermenizi tavsiye ederiz, zira Mürettebat sıhhatli olursa Zencilere de ihtimam gösterebilecektir."[28]

Kölelerin sağlığı daha da önemliydi. Thomas Starke tarafından 1700 yılında Kaptan James Westmore'a yazılan mektup bu noktayı açıkça gözler önüne serer: "Seferden elde edilecek menfaatin tamamı sizin Zencilerin canını muhafaza etme dikkatinize tabidir." 1785'te Joseph ve Joshua Grafton adlı iki Amerikalı tacir de aynı noktaya, "seferin neredeyse tamamen kölelerin sıhhatine tabi" olduğuna değinmişti. Tüccarlar arasında kaptana, denizcilerin hasta kölelere elleriyle içireceği "et suyundan çorbayı" yapmak için gemide koyun ve keçi beslemesini isteyecek kadar ileri gidenler de vardı. Zamanla tacirler sahilde uzun kalma sürelerinin genellikle çok sayıda ölümle sonuçlandığını anlamaya başladılar. Robert Bostock tarafından Kaptan Samuel Gamble'a yazılan 1790 tarihli mektupta kısa süreli kalışlarla okyanus geçişlerinde bu kadar çok ölüme nadiren rastlandığı belirtilmişti. Bazı tacirler kaptanlarına ölü sayısını düşük tutmak için gemiye tam kapasite köle yüklenmeden sahilden ayrılmalarını bile öğütlüyorlardı. 1774'te Bristol'dan bir grup tacirin yazdığı üzere, "yarım yük köle aldıktan sonra mümkünse orada daha fazla kalmayın, aksi takdirde Hastalık ve Ölüm tehdidi artacaktır."[29]

---

28 *Age.* Ayrıca bkz. K.G. Davies, "The Living and the Dead: White Mortality in West Africa, 1684-1732", *Race and Slavery in the Western Hemisphere: Quantitative Studies* içinde, ed. Stanley L. Engerman ve Eugene D. Genovese (Princeton: Princeton University Press, 1975), 83-98.

29 Starke'tan Westmore'a, kaynak Donnan IV, 76; Joseph ve Joshua Grafton'dan Captain ——'a, 12 Kasım 1785, kaynak Donnan III, 78-79; Chilcott ve başka tüccardan Merrick'e, 13 Ekim 1774, Account Book of the *Africa*; Robert

Her ne kadar gemilerini gönderdikleri seferin ayrıntılarını ellerinden geldiğince yönetmeye çalışsalar da tacirler her şeyin kaptanın yargılarına ve basiretine bağlı olduğunu bilirlerdi. Joseph ile Joshua Grafton'ın 1785'te kaleme aldığı gibi, "her daim menfaatlerimize hizmet etmek için elinizden gelen gayreti göstereceğinize şüphe etmeden seferin sevk ve idaresini sizin isabetli kararlarınıza ve aklıselim riyasetinize teslim ederiz." Bunun gerekli olmasının bir nedeni denizcilikte böyle bir "âdet" olmasıydı; kaptana denizde geniş yetkiler verilir ve anlaşma ona göre yapılırdı. Diğer bir nedeni de Afrika ile ticaretin önceden tahmin edilemez özellikler taşıması ve Avrupa ile Amerika'daki limanlardan çok uzaklarda yürütülmesiydi. En ince ayrıntısına kadar tasarlanmış ticari planlar yepyeni ve öngörülmeyen gelişmelerin kayalarına çarpıp batabilirdi. Örneğin tacir Morice yıllardır Whydah'a köle gemileri yolluyordu. Fakat Kaptan Snelgrave ona yazdığı mektupta, Dahomi kralının Nisan 1727'de saldırıya geçerek önceki aracıları hakladığını bildirmişti. Şimdi ne olacaktı? Snelgrave'in mektubunda mürettebatın isyan çıkardığı ya da kölelerin kanlı bir ayaklanma başlattıkları da yazabilirdi pekâlâ. O zaman ne olacaktı? Buna kaptan karar verecekti.[30]

"Gine Gemisi Kılığı"

Gemi doktoru Thomas Boulton 1768 yılında *The Sailor's Farewell; Or, the Guinea Outfit, a Comedy in Three Acts* (Denizcinin Vedası Veya Gine Kıyafeti, Üç Perdelik Komedi) adlı bir kitap yayımladı. Kendi deneyimlerine dayanarak kaleme almıştı muhtemelen, çünkü kısa bir süre sonra Temmuz 1769'da Cape Mount'a doğru Liverpool'dan demir alacak *Delight* adlı köle gemisiyle yola çıkacaktı. 1768'de bu faaliyetle ilgili gülünç

Bostock'tan Kaptan Samuel Gamble, 16 Kasım 1790, Bostock Letterbooks 387 MD 54-55; Chilcot ve başka tüccardan Baker'a, 1 Ağustos 1776, Account Book of the *Africa*.

30 Joseph ve Joshua Grafton'dan Captain ——'a, 12 Kasım 1785, kaynak Donnan III, 80. William Snelgrave'den Humphrey Morice'e, Jaqueen, 16 Nisan 1727, Morice Belgeleri.

görünen ne varsa artık öyle olmaktan uzaktı: Aralık 1769'da Boulton geminin grandi çanaklığına oturmuş, aşağıda öfkeyle başkaldırıp ayaklanan kölelerin gemideki arkadaşlarından 9'unu nasıl öldürdüğünü seyrediyordu. Neyse ki *Squirrel* gemisinden Kaptan Thomas Fisher'ın müdahalesi sayesinde Boulton sağ kurtulmuş ve olayı anlatmak üzere 9 Temmuz 1770 tarihinde *Newport Mercury* gazetesinde yayımlanacak mektubu yazmıştı. Anlattıkları kelimenin tam anlamıyla bir "kuşbakışı tarih" niteliğindeydi.[31]

The Sailor's Farewell tepeden bakılarak anlatılan farklı türde bir tarihti; Boulton bir zabit gözüyle, köle seferine çıkarken kaptanlarla yardımcılarının mürettebatı nasıl kurduklarını incelemişti. Ancak kaptanın zabitlerini, özellikle de diğerlerinden önce ikinci kaptanı, belki bir üçüncüsünü ve (Boulton'ın kendisi gibi) gemi doktorunu nasıl işe aldığını yeterince ele almıyordu. Düşük rütbeli zabitlerin önemi büyüktü, kaptanın gemideki otoritesinin toplumsal tabanını onlar oluştururdu. Kaptan böyle mevkiler için genel olarak denizcilik geleneklerini bilen ve onlara uyan, özel olarak da köle ticaretinin işleyişine vâkıf adamları arardı. Güvenebileceği kimseleri ister, çoğu zaman daha önce kendisiyle birlikte yolculuk yapmış ve iyi çalışmış olanları seçerdi. Zabitler arasında sadakat önemli bir yer tutuyordu, bundan dolayı bazen yakın akrabalarını alırdı gemiye. Bu zabitler işe alındıktan sonra mürettebatın seçilmesi gibi zor bir görevin yerine getirilmesinde kaptana yardım da edebilirlerdi. Muhtemelen Boulton'ın kendisi de bu sürece katılmıştı ve kaleme aldığı oyun da burada edindiği deneyimlere dayanıyordu. Yazdığı komedide ölümcül bir ticaret için adam toplamanın temel hakikatlerini yansıtmıştı.

Oyunun başında "[Mersey] Nehrinde yatan Teknenin Reisi" Kaptan Sharp ile yardımcısı Will Whiff mürettebat ararlar. Snov-brik nehre geleli 8 gün olmuş, "elle tutulacak bir adam"

31 Thomas Boulton, *The Sailor's Farewell; Or, the Guinea Outfit, a Comedy in Three Acts* (Liverpool, 1768); *Newport Mercury*, 9 Temmuz 1770. Boulton sonradan *The Voyage, a Poem in Seven Parts* (Boston, 1773) adını verdiği kitabını yazarken (eğer sözünü ettiği aynı seferse) acı veren anıları çıkarmıştı. Kölelerden ve onların ayaklanmalarından söz etmemişti. Bkz. *TSTD*, #91564.

olmaması kaptanı öfkeden deli etmiştir. Whiff iyi haberler getirir. Sabahın beşinden beri tayfa aramakla meşguldür, gücü kuvveti yerinde 2, belki 3 adam bulmuştur. Bir de kalacak yer vermiştir onlara; Mrs. Cobweb diye bir kadın para karşılığında 3 ayyaş denizciye bakıyordur. Kaptan beğenir, iyi iş çıkardığını söyler, ama "yemleri tazeleyip olta[sı]nı bir daha atmak" zorunda olduğunu hatırlatır. Küçük bir nasihat de ekler: "Bir levente şişeyi, bardağı ve tuzlu suyu koklattın mı hemen amfibik oluverir." Grog yani "hayat suyu ve denizcinin ruhu" köle gemilerinde çalıştıracak adam bulurken can alıcı önem taşırdı.

Boulton gemiye hem gönüllü hem de zorla personel alma yöntemlerini anlatırken, tahmin edileceği üzere (zabit gözüyle) her iki seçeneğe de olabilecek en iyi şekilde açıklık getirir. Kaptanla yardımcısının denizcileri gemiye gelmeye nasıl ikna ettiklerine ışık tutar. Zabitler adamlarla barda tanışırlar, onlara tatlı sözler eder, grog içer ve birlikte şarkı söylerler. Çıktıkları deniz yolculuklarını abartarak anlatırlar. Whiff "deniz benim kanıma işlemiş" ve "her zaman denizcinin dostuyum," diye belirtir. Teknenin yelken açmamasının tek nedeni onun ve kaptanın yeterince iyiliksever adamlar bulamaması olduğunu söyler. "Yo, olmaz, benim tayfalarım hem adam gibi adam olmalı hem de insan." Gemide "denizci kardeşlerine" "sopa sallayacak zabitler" (lostromonun hintkamışını kastetmektedir) olmayacaktır. Kaptan Sharp da "denizci olarak yetiştirildim," diye anlatır; eşitlikten yana olduğunu, namusuyla iş gördüğünü, hiyerarşiye ya da ayrıcalığa önem vermediğini eklemeyi de unutmaz: "Ben sizin ne efendinizim ne de Kaptanınız; bana Jack Sharp deyin, ben de denizciyim, başka bir hitap istersem namerdim, karada neysem denizde de oyum." Türlü vaatlerde bulunurlar. Ya gemileri? "Denize açılmış snov-briklerin en güzelidir." Dolgun ücretli kısa bir sefer için "sahilin en kıyak kısmına" gideceklerdir. Hatta kaptanla yardımcısı denizcilerin kadınlarına kur yapmayı da ihmal etmezler, erkeklerinin iyi muamele göreceği ve sağ salim dönecekleri sözünü verirler. Bunlardan Moll adında bir kadın bilmiş bir tavırla konuşur: "Madem bütün Gine Kaptanları böyle iyi huylu, onlarla sefere çıkacak adam bulmakta zorluk çekmezler o halde."

Kaptanla yardımcısı saf ve aklı kıt olanları ağlarına düşürürler. Soytarıya benzeyen Bob Bluff "Şu Giney nasıl bir yer?" diye sorunca Whiff altın dolu bir yer, iş güç yok, bildiğin ütopya, Hayaller Diyarı diye anlatır: "Yo, hayır, orada yapılacak bir iş bulamazsın, yumuşacık narin bir peri saçını okşarken sen başını onun dizine dayarsın. İstediğimiz kadar para topladıktan sonra, paramızı koyacağımız kasaları yapmak için maun ağacı almaya Jamaika'ya gideriz; imparatorların içkileri orada yapılır, rom oluk oluk akar, tepeleme şeker ve öbek öbek limonlar doludur. Kim gitmek istemez ki Giney'e?" Para ve Afrikalı kadın vaatleri satışa dahildi; aslında köle gemilerinin çoğu işsiz güçsüz, köyden yeni gelmiş, hiç denize açılmamış, hatta Gine hakkında hiçbir bilgisi olmayan birkaç tecrübesiz adamı gemiye alırlardı.

Boulton işe alırken uygulanan baskıyı, borçlarını ödemedikleri ev sahibesi onları kodese tıktırınca kendilerini hapiste bulan Peter Pipe ile Joe Chissel adında iki ayyaş kafadar üzerinden anlatır. İkisi de ömürlerinde Afrika'yı görmemiştir, ama hapisten çıkmanın tek yolunun Jack Sharp gibi borçlarını kapatacak bir Gine kaptanına sığınmak olduğunu bilirler. Pipe gitmeye hazır olduğunu söyler. Afrika'da ayılacağına, "ana sütü kadar pak" olacağına ant içer. Chissel kararsızdır, köle gemisinin hapisten daha beter olduğunu düşünür. Çalıştığı köle gemisinin kaptanına alçak diyen, bundan ötürü sol gözü oyulan zavallı Will Wedge'in hikâyesini anlatır. Derken Kaptan Sharp çıkagelir, kefaletlerini ödeyip onları hapisten çıkarmayı önerir. Perde inerken nasıl karar verdikleri bilinmez, ancak teklifi kabul etmeye hazır gibidirler. Hemen arkasından tayfalar snovbrikte toplanır ve Afrika'ya doğru yelken açarlar.

Silas Told ve William Butterworth adlı iki gerçek denizci, kaptanlar "denizde ve sahilde aynı adamlar değiller," diye ısrar ediyorlardı. Limanda tayfaları işe alırken cana yakın ve yardımseverdiler. Told ilk köle seferine Timothy Tucker isimli kaptanın komutasındaki *Loyal George* gemisiyle çıkmıştı: Onun gibi "büyük bir hainin eşi benzeri olmadığına kalıbımı basarım, hâlbuki memlekette bir aziz kılığında ve mizacındaydı." Butterworth de *Hudibras* gemisinin reisi Kaptan Jenkin Evans ile benzer bir tecrübe yaşamıştı. Adam sahilde mürettebat a-

rarken "bir lütuf, bir kibarlık, bir nezaket" fakat gemiye biner binmez "aksi, lanet ve zorba" biri oluvermişti. "Riyakârlıkta kimse eline su dökemezdi." Kendine ait cehennemi kurduktan sonra kaptan korkunç değişirdi.[32]

Belalı

Kimi gemiye son dakikada binen, kimi ayık kimi kafa kıyak, şu ya da bu şekilde gelen mürettebatını nihayet kurmadan önceki birkaç ay boyunca kaptan, yatırımcıların tekmilinin birden sözcülüğünü de yapan gemi sahiplerinden "gemi efendisi" olarak hareket edecek bir tacirle birlikte canını dişine takıp yelken açmak üzere hazırlanmıştı. Çoğu zaman gemide tamirat yapmak gerekirdi, bu da kaptanın çok çeşitli zanaatkârla muhatap olması anlamına gelirdi: Tersane işçileri, kalafatçılar, doğramacılar, nalbantlar, taş ustaları, perdahçılar, direk, makara ve halat yapıcıları, yelkenciler, vinççiler, tekne yapıcıları, bakırcılar (fıçıcılar), boyacılar ve döşemeciler. Nihayetinde kaptanın her şeyin eksiksiz yapıldığından emin olması gerekiyordu. Onlardan sonra sıra tedarikçilere gelirdi: Kasaplar et, fırıncılar peksimet, biracılar bira getirirdi. Su elzemdi. Kaptan gemide doktor için tıbbi araç ve gereçleri, topçu için gerekli tabancaları, misket tüfeklerini ve kölelerin gözünü korkutmada kullanılan küçük topu temin etmek zorundaydı. Esaret donanımlarıyla ilgilenmeliydi. Kelepçeler, prangalar, boyundurukla zincirler, ayrıca dokuz kamçılı kırbaç, *speculum oris* ve cendere, bunların hepsi gemiye yüklenip ambara tıkılan kargonun vazgeçilmez unsurlarıydı. Kaptan aynı zamanda mürettebatın her üyesi için kayıt tutmak zorundaydı; verdiği avansları not etmek, karısı veya ailesinden biri için ücretlerinin bir kısmını ayırmak ve seyahat boyunca denizcilerin satın aldıkları malzemelerin listesini takip etmek gibi işlerle meşgul olurdu. Bu arada yardımcı kaptanlarla mürettebat yelkenleri, armayı, ha-

32 *An Account of the Life*, 19; *Three Years Adventures*, 6. Boulton gemiye tayfa alırken kullanılan en önemli yollardan birine, köle gemilerine denizci bulmak için her türlü alçaklığa başvuran işçi bulma ajansları "kösteklere" hiç değinmez.

lat takımlarını, çapayı elden geçirir, her şeyi derleyip toplayarak yelken açmaya hazır ederdi. Denize açılana kadar kaptan gemiyi her bakımdan tam denetim altına almış olurdu; üstündeki teknolojiyi, kargoyu, yiyecek ve su ikmalini, aynı zamanda işleyen mikro-ekonomiyle sosyal sistemi. Gemideki dünya kaptana aitti.[33]

Yolculuk başlar başlamaz kaptan gemideki günlük işler ile onları yerine getiren adamlar üstünde baskısını belli ederdi. Çeşitli işlerin yapılmasını denetleyen zabitlerine yetkiler verse de kimse onun nüfuzundan kuşku duymazdı. Ayrıca güç mabedi olan kaptan köşkünü de düzene sokar, günlerini orada geçirirdi. Uyuduğu, yüksek kaliteli ve özel hazırlanmış, çoğu zaman doktor ve yardımcı kaptanlarla birlikte yemeğini yediği, seyrüseferi planladığı, çeşitli hesaplarını tuttuğu yerdi burası. Seyir defteri, gıda stokuyla tüketilen su miktarı kayıtları, yolculuk sırasında yapılan ikmallerin listesi, çeşitli aracılarla aralarındaki alacak ve borçlar, alınıp satılan kargonun ayrıntıları hep burada dururdu. Kimse izinsiz giremezdi oraya, yanına yaklaşanlarsa yalnızca diğer zabitlerdi. Kaptan köşkü aynı zamanda kaptanın gemideki köle kadınların bedenleri üzerinde hak sahibi olduğunu gösterdiği yerdi; oraya düzenli olarak "karılarını" veya "gözdelerini" alır, zorla alıkoyarak cinsel zevklerini tatmin ederdi. Örneğin 1795'te *Charleston* gemisinde kaptan ve zabitlerin hepsi kendilerine 4 "karı" almış, Yenidünya'ya ayak bastıklarında da onları "iyi fiyat"la satmışlardı. Kaptan köşkünde neler olup bittiği mürettebat açısından her zaman muamma olarak kalırdı, bu mahsus böyleydi. Kaptanların çoğu sonradan "komuta tecridi" adı verilecek bir yöntem uygularlardı. Tayfalarla veya kölelerle fazla içli dışlı olmak otoriteyi sarsmaktan başka bir işe yaramazdı. Mesafe, resmiyet ve haşin tavırlarsa onu beslerdi.[34]

---

33 Köle gemisinin yelken açmaya nasıl hazırlandığını anlatan doğru ve kapsamlı bilgiler için bkz. Account Book of the Africa, 1774-1776, BCL.

34 Joseph Hawkins, *A History of a Voyage to the Coast of Africa, and Travels into the Interior of that Country; containing Particular Descriptions of the Climate and Inhabitants, particulars concerning the Slave Trade* (Troy, N.Y.: Luther Pratt, 2. baskı, 1797), 150.

Doğrusu otorite kurmak kaptan açısından ivedi bir gereklilikti. Bu kısmen denizcilik geleneğinin meselesi, kısmen de deneyim ve bilgi sorunuydu. Yelkenli gemiyle denize açılma işini iyi bilen her kaptan saygıyı hak ederdi, ayrıca eğer kaptan daha önceden Afrika sahillerine yelken açmışsa bu durum gördüğü saygıyı daha da pekiştirirdi. Denetimi oluşturan bir başka unsur da, denizcilerin itaat sözü vererek imzaladıkları ücret anlaşmasıydı. Emre itaat etmemenin sonucu ücret kaybı ve/veya kaptan ya da devlet tarafından cezalandırılmak olurdu. 18. yüzyılda derin sularda seyreden herhangi bir yelkenli gemi kaptanının yetkileri kişisel, şiddet dolu ve keyfiydi. Denizcilerini iyi tanıyan kaptan küçük bir sosyal dünyaya hükmederdi. Ancak herkesin anladığı üzere Gine gemileriyle kaptanları farklıydı. Köle gemisi türlü pisliklerle, her an patlamaya hazır sosyal gerilimle dolu olduğundan, kaptanlar genellikle ta en başından nüfuzlarını otaya koymak için fazla ileriye giderlerdi. Mürettebat için bu süreç kara görünmez olduktan hemen sonra başlardı.

Köle gemisi kaptanlarının çoğu tekneyi "belalı" sözcüğüyle özetlenebilecek zorba bir anlayışla yönetirlerdi. Caka satar, tehditler savurur, göz korkutur, kaba davranırlardı. Bu türün en iyi örneklerinden biri, 1750 ile 1768 yılları arasında Liverpool'dan yola çıkan dokuz seferin reisi efsanevi Thomas "Bully" Roberts'tı, diğer bir deyişle "Belalı" Roberts. 1884'te belgeler ile yerel söylencelerden yararlanarak yaşadığı şehrin köle ticareti tarihini yazan Liverpoollu yazar "Dicky Sam"e kulak verirsek, Roberts "doğuştan belalı" biriydi. "Tabiatı icabı" böyleydi. Fakat doğduğunda veya tabiatında nasıl biri olursa olsun, kaptanların hepsinin "korkusuz, cesur ve taş kalpli" olduğu köle ticareti onu iyice gaddar yapmıştı. 19. yüzyılda bu tarz adamları tarif etmek için "yarma" sözcüğü kullanılıyordu. Yarma kaptan ya da yardımcısı astığı astık, kestiği kestik cinsinden, gemideki disiplinin bildik gereklerini yerine getirmede fazla ileri giden adamlardı. Bu da mahsus böyleydi.[35]

Kaptanın otorite sağlamakta başvurduğu başlıca yollardan biri mürettebatın ya tamamına ya da daha sık görüldüğü üzere

35 "Dicky Sam", *Liverpool and Slavery: An Historical Account of the Liverpool-African Slave Trade* (Liverpool: A. Bowker & Son, 1884), 21-22.

bir kısmına bela kesilmekti. Bazı kaptanlar daha seferin ilk günlerinde ölçüsüz güç gösterisi yaparlardı: Bütün adamlara (zabitler hariç) gemici sandıklarıyla güverteye gelmeleri emrini verirlerdi. Sonra çalıntı bir eşya ararmış havasında sandıkları dağıtır, delik deşik eder ve yakarlardı; denizcilerin hayatlarının her bakımdan kendi ellerinde olduğunu ortaya koyan sembolik bir davranıştı bu.[36] Kaptanlar tayfalar arasından başına bela kesilecekleri bir çaylak seçer, bütün mürettebatın gözünü korkutmak için onu kullanırlardı. Bu kişi genellikle bir kamarot, aşçı ya da Siyah bir denizci olurdu.[37] Eğer bela kesilmenin sonu bazen cinayete (veya intihara) varırsa, karşılığında kaptanın da acımasızca öldürülmesine yol açabilirdi; örneğin Kaptan John Connor 1788'de mürettebatı tarafından böyle bir olay sonucunda katledilmişti. Onun sevk ve idaresi, kesintisiz "barbarca vahşilik" olarak öne çıkmıştı.[38]

Başına bela kesilmek için diğerlerinden ayrılan bir birey seçilmediği zamanlarda bile Gine gemilerinde şiddetli disiplin eksik olmazdı. En önemli "ıslah aleti" olan dokuz kamçılı kırbacın işkence aleti olarak kullanılması çok kolaydı. Deniz doktoru Alexander Falconbridge bu aleti "sekiz dokuz santim kalınlığında ve aşağı yukarı kırk beş santim uzunluğunda halattan yapılmış, ucuna üç yahut daha fazla düğüm atılarak bağlanmış savlolardan meydana gelen dokuz dallı yahut kuyruklu bir sap yahut gövde," diye tarif ediyordu. Kamçı günlük işler görülürken ve sosyal rutin esnasında ufak tefek kural ihlalleri ve disiplinsiz davranışlarda, ayrıca uluorta cezalandırma amacıyla hem denizcilere hem de kölelere uygulanırdı.

---

36 Mr. Thompson ile röportaj, *Substance*, 24; James Towne'un ifadesi, kaynak *HSCP*, 27.

37 Örnekler için bkz. *Times*, 12 Ocak 1808; *Newport Mercury*, 15 Haziran 1767; *Account of the Life*, 26; *The Enquirer*, 12 Eylül 1806. Ayrıca basılan broşüre bkz. *Unparalleled Cruelty in a Guinea Captain* (H. Forshaw, Matbaa, yer ve tarih yok ama yıl *y*. 1805), Holt and Gregson Papers, 942 HOL 10, LRO.

38 *Connecticut Courant*, 10 Ağustos 1789. Ayrıca bkz. *The American Minerva*, 15 Mayıs 1794. Bir köle gemisi kaptanının tayfalarından birini yumruklayıp tekmelediği, ancak böyle bir muameleye hâlâ "hafif" denebilen bir vaka için bkz. Macnamera ve Worsdale'e karşı Barry, 26 August 1729, Records of the South Carolina Court of Admiralty, 1716-1732, dosya 729, National Archives, Washington, D.C.

(Bazı kaptanlar kölelerin gözü önünde denizcileri kırbaçlamaya isteksiz davranırken, diğerleri bunu kasten yapar, hatta denizciyi kölelerden birine kırbaçlatırlardı.) Zabitler arasında, uyurken bile onu yanından ayırmayacak kadar kamçılı kırbaca bağlananlar vardı. Dokuz kamçıyla her birinin ucundaki üç düğümün amacı (bazılarına tel de geçirilirdi) kurbanın derisinde yara açmaktı. Ancak kamçılı kırbaç tek disiplin aracı değildi. Gemide kaptanın ya da yardımcılarından birinin dilediği zaman silah olarak kullanabileceği türlü malzemeler bulunurdu: balık kancaları, çatal, bıçak, armadura, kavela ve tulumba cıvataları. Ayrıca kaptanlar isyankâr gemicilerini zincire vurmakta, aşırı durumlarda da en asi kölelere ayrılmış boyunduruğa bağlamakta bir an olsun tereddüt etmezlerdi. Mürettebatı denetim altına almak için kaptanın elinin altında koskoca bir teknoloji vardı.[39]

Afrika sahillerine giderken ya da Ara Geçiş sırasında mürettebata "sınırlı azık" uygulayarak başka türlü güç sergileyen kaptanlar vardı. Bunu yapmaktaki sebep, olumsuz hava koşulları seferin uzamasına yol açabileceği ve erzak tedarik etmekte zorluk çekilebileceği için tasarruf etme gereğiydi. Kaptan kısa yoldan onları "şişmanlatmak için" işe almadım da diyebilirdi açıkça. Bu, kaptanın maliyeti düşürmek ve hem kendisi hem de patronları için kârı artırmak amacıyla azıklarından kıstığını düşünen denizcilerin zoruna giderdi. Denizcilere verilen yiyecekler zaten iyi kalite değildi ve kuşkusuz sefer süresince bu kalite iyice düşerdi. Salamura et erir, peksimet öyle kurtlanırdı ki un ufak olurdu. Su başlı başına bir dertti, özellikle de gemi tropikal bölgede olduğu zamanlarda. Köle gemisi kaptan-

39 Anekdot XI (*Othello* gemisinden Kaptan James McGauley hakkında), kaynak *Substance*, 134; *TSTD*, #82978. Kölelere emir verip denizcileri kırbaçlatan ya da taciz ettiren kaptanlara ilişkin bkz. Gemicilere karşı John Ebsworthy (1738), "Minutes of the Vice-Admiralty Court of Charles Town, South Carolina", 1716-1763, Manuscripts Department, Library of Congress, Washington, D.C.; Robert Barker, *The Unfortunate Shipwright, or, Cruel Captain, being a Faithful Narrative of the Unparalleled Sufferings of Robert Barker, Late Carpenter on boar the Thetis Snow of Bristol; on a Voyage from thence to the Coast of Guinea and Antigua* (ilk baskı 1760; yeni baskı Londra: "Sadece bizzat Mağdurun şahsı tarafından neşredilmiş bulunmaktadır", 1775), 26.

larının birçoğu su tüketimini sınırlı tutmak için tuhaf bir yol izlerlerdi. Grandi direğinin tepesine bir su fıçısıyla, içme aleti olarak kullanılan bir tüfek namlusu koyarlardı. Denizciler bir yudum su içmek için ta tepeye kadar tırmanmak zorunda bırakılırdı.[40]

Kaptanın gemi ekonomisini denetim altında tutmasının bir başka önemli yolu da "paçavralar" (entari, pantolon, ceket, şapka), çakı, tütün, konyak ve seyir halindeyken mürettebata fahiş fiyattan verilen rom gibi kişisel eşyalar satmaktan geçiyordu. Denizciler buna da için için içerlerdi, çünkü verdikleri yüksek fiyat ücretlerini fena halde kesintiye uğratırdı. Uzun, tehlikeli bir seferin sonunda bazı denizcilerin metelik alacağı kalmazdı, birkaçı da "Bristol seferi" yapardı; bunun anlamı denizdeyken satın aldıkları öteberi nedeniyle kaptana olan borçlarının alacakları ücretten daha fazla olmasıydı. Buysa bir tür borç esareti yaratır, dolayısıyla kaptana bir sonraki köle seferinde hazır işgücü anlamına gelirdi.[41]

Aracılar

Köle gemisi Afrika sahillerine varır varmaz kaptan tam bir tacir olur, sahildeki hem Avrupalı hem de Afrikalı aracılarla kargo alışverişinde bulunurdu. Gerek "kale ticareti" gerekse "tekne ticareti" için bilgi ve deneyim gerekliydi, fakat ikincisinde, Afrikalılarla doğrudan ticarette özellikle işe yarıyorlardı. Önceden belirli bir alanda ve belli kimselerle alışveriş

40 Macnamera ve Worsdale'e karşı Barry, South Carolina Admiralty, dosya 713, 729. Namlu doğrultmakla ilgili bkz. James Towne'un ifadesi, 1791, *HCSP*, 82:29.

41 *Swift* (1775-1776), *Dreadnought* (1776), *Dalrymple* (1776), *Hawk* (1780-1781), *Hawk* (1781-1782), *Essex* (1783-1784), *Essex* (1785-1786) gemilerinin ücret bordroları, hepsinin kaynağı William Davenport Archives, Maritime Archives & Library, MMM, D/DAV/3/1-6. Bkz. *TSTD*, #91793, #91839, #91988, #81753, #81754, #81311, #81312. Kaptan James Westmore *African* kalyonunda mürettebata çeşitli eşyalar satarak, her ay aldığı ücretten (£6) daha çok para kazanmıştı (£89.1.3) Bkz. "Accompts submitted by the Plaintiff in the Court of Chancery suit Capt. James Westmore, commander, v. Thomas Starke, owner of the slaver 'Affrican Galley' concerning expenses incurred by Westmore on a voyage from Londra to Virginia via St. Thomas' Island, Gulf of Guinea, and back, 20 Nisan 1701 - 4 Aralık 1702", Add. Ms. 45123, BL.

yapmış köle gemisi kaptanlarının avantajı büyüktü. 18. yüzyıl boyunca kaptanlar sahilin hemen her kesiminde tercüman bulabiliyorlardı, kuşkusuz Afrikalı aracıların çoğu karma ya da kırma İngilizce konuşurdu. Yine de Afrika dillerinden birini veya daha fazlasını bilen bir kaptanın seçenekleri daha artardı. Köle ticaretinin içinde "yetişmiş" olanların avantajı vardı, Afrika dillerini erken yaşta öğrenirlerdi. Hugh Crow ticarete geç atılmış ancak denizci, zabit ve kaptan olarak Biafra Bükü'ne çok sayıda sefer yapmıştı. İgbo dilini konuşmakla övünürdü. Crow'un kabına sığmayan kişiliği, iş yaptığı aracılar arasında ona ayrıcalıklı bir yer kazandırmışa benziyordu, daha doğrusu anılarında böyle dile getirmişti.

Ticari ilişkiler içerisinde otorite kurmak hiç kolay olmuyordu, köle gemisi kaptanları bazen kumanda ettikleri, korkutucu silahlarla dolu gemilerinin üstün gücüne başvururlardı. Gine gemilerinin kıyıya yakın demirleyebildiği alanlarda kaptan yerel tacirleri pazara daha çok köle getirmeye veya düşük fiyat istemeye "teşvik" etmek üzere aracı köye doğru bir iki top ateşlerdi. Parlamento huzurunda ifade veren gemici Henry Ellison 1760'larda 7 ya da 8 köle gemisi kaptanının hep birden Gambiya Nehri kıyısında bir alışveriş kasabasını "kızıl ateş topuna" tuttuklarını, aracıların fiyatları düşürmesini sağlama çabasıyla birkaç evi tutuşturduklarını anlatmıştı. Haziran 1793'te Kamerun'da yaşanan benzer bir olayda, Kaptan James McGauley Siyah aracılardan birinin kanosuna top atıp bir kişiyi öldürerek adama, ben yükümü doldurana dek diğer köle gemilerine esir satmayacaksın mesajı göndermişti. Öte yandan bunların sık yaşanmadığını belirtmemiz gerekir. Kaptanların çoğu eğer Afrikalı aracılarla alışverişlerini tek bir seferle sınırlı tutmak niyetinde değillerse onlarla ilişkilerinde dikkatli davranırlardı. Ticaret büyük ölçüde güvene ve gönül rızasına dayanırdı.[42]

42 Henry Ellison'ın ifadesi, 1790, *HCSP*, 73:371; Law Report, Tarlton v. McGawley, *Times*, 24 Aralık 1793. Başka tehdit ya da zor kullanma örnekleri için bkz. Kaptan Baillie'den *Carter* gemisinin sahiplerine, Bonny, 31 Ocak 1757, Donnan II, 512; Thomas Starke'tan James Westmore'a, tarih yok, kaynak Donnan IV, 80; Alexander Falconbridge'in ifadesi, 1790, *HCSP*, 72:321.

Alışverişi başlatırken kaptan denizcilerine insan kargosuyla takas edilecek alt güvertedeki mamul mallardan çeşitli ve pahalı örnekler çıkarmalarını emreder. Geminin ana güvertesi pazaryerine çevrildikten sonra kaptan "büyük adam" rolünü üstlenerek başka bir "büyük adam" ile eşit şartlarda, bazen haraç verdiği yerel "kral" ile pazarlığa otururdu. Gemiye köle getirmelerini teşvik etmek amacıyla kaptan hem en tepedeki siyasal lidere hem de daha küçük çaptaki reislere *arpa verir* ya da *sakal atardı*. Yemek ve içki ikram eder, genellikle daha önemli tacirleri teknesinde yatıya kalmaya davet ederdi. Bunun arkasından karmaşık, uzun bir pazarlık süreci başlar, bu süre içerisinde alt güverte yavaş yavaş Amerika kıtasına nakledilecek köleleştirilmiş insanlarla dolardı. Şirket elçisi olarak kaptanın işi, 1759-1760 yılları arasında Bonny'ye yaptığı sefer sırasında *Molly* gemisinin kaptanı William Jenkins tarafından şaşırtıcı ayrıntılarıyla tarif edilmişti.[43]

Jenkins ilk olarak Bristol'dan demir almadan önce gemi sahiplerinin ambara istiflemiş olduğu, şimdi de *Molly*'nin güvertesinde satışa çıkarılan malların listesini verir. Kargoda ateşli silahlar ve cephane, tekstil ürünleri, maden ve madeni eşyalar, alkol ve şapka, boncuk (akik tespihler) bulunuyordu. Büyük bölümü misket tüfeği (600adet), alaybozan, çakmaktaşı

43 "Account Book of the *Molly*, Snow, Slave Ship, dated 1759-1760", Manuscripts Department, NMM, MSS/76/027.0. Her ne kadar tarih uyuşmazlığı olsa da bu seferi *TSTD*, # 17741 içinde yazdığı gibi tespit ettim. *Molly* Bristol'dan 4 Aralık 1758 tarihinde demir almış, 15 Temmuz 1759 tarihinde kölelerini Virginia'da satmış ve 22 Kasım 1759'da Bristol'a geri dönmüştü, fakat geminin kayıtları 1759-1760 arasına işaret eder. (Kayıtlar telmenin 4 Nisan 1760 tarihinde Bristol'dan başlayan seferine ait olamaz, çünkü kayıtlarda belirtildiği üzere bu seferin ardından köle satışı Virginia'da değil Jamaika'da yapılmıştı.) Bu tespiti destekleyen kanıtlar arasında teslim edilen köle sayısı da bulunmaktadır. Köle alım satımına ilişkin veri tabanı başka kaynaklara da dayanarak geminin 238 köle sattığını gösterir, ama asıl sayının 292 olduğunu belirtir. Muhasebe kayıtlarına geçirilmiş doğru rakamda satın alınmış köle sayısı 286 olarak görülür. 1760'a ait not belli ki 14 Nisan 1760 tarihinde adının baş harfleri PFW olan bir tacir ya da memur tarafından (ama tekne sahibi tarafından değil, onun adı Henry Bright'tı) nihai tasdiki yapılan kayıtlara dayanmaktadır. Daha az ayrıntılı hesap kayıtları için bkz. "Slave Trader's Accompt Book, compiled on board the schooner 'Mongove George' of Liverpool, 1785-1787", Add. Ms. 43841, BL, George A., Plimpton (ed.), "The Journal of An African Slaver, 1789-1792", *Proceedings of the American Antiquarian Society* 39 (1929), 379-465.

ve baruttu. Derken yukarıdan aşağıya doğru fiyat sırasına göre İngiltere ve Hindistan'da üretilmiş basma, ipek şallar, pamuklu dokuma gibi envai çeşit kumaşlar; demir ve bakır çubuklar, bıçaklar, madeni kaplar ve daha başka eşyalar vardı. Ayrıca Kaptan Jenkins gemide varillerin, şişelerin ve "yayık" adı verilen çok sayıda küçük fıçıların içinde "1885 Mamulü Konyak" bulunduruyordu.[44]

Jenkins'in tuttuğu belgenin en göze çarpan yanı, kereste ve su için haraç ve komisyon ödediği Bonny kralıyla başlamak üzere Afrikalı tacirlerle yürüttüğü işi özenle kayda geçirmesiydi. Jenkins iş yaptığı bütün aracıların ismini teker teker yazmıştı. "Lord York", "Arap Tom", "Cudjoe", "Parlamento Azası Beyefendiler", "Cellat" ve biri kralla diğeri John Mendoss adında büyük tacirle bağlantılı başlıca iki şebekede toplanmış 75 adama daha *arpa* vermişti. Gelgelelim *arpa* alan 80 adamdan 58 *Molly* gemisine tek bir köle dahi getirmemişti. En önemli belgelerden biri "Bonny Kralı: İtimat" anlaşmasıydı; ardından gelecek seferde kölelerle takas edilecek çeşitli malların dökümü yapılmıştı. Belli ki Jenkins iş ilişkileri kurmak ve sürdürmek niyetindeydi.[45]

Gine sahilinin neredeyse bütün kesimlerinde hep görüldüğü üzere aracılar gemiye bir kerede 1, 2 ya da 3 köle getirdiklerinden satın alınan şeyler de ufak tefek oluyordu. Satıcılardan yalnızca 3'ü bir defada 20, diğer 6'sı 10'dan fazla esir getirmişti, ama bu ender oluyordu. Tedarikçilerin başta geleni, gemiye 7 ziyarette bulunmuş ve 28 köle satmış Jemmy Sharp adında

---

44 Afrikalı talebinin köle ticaretini nasıl şekillendirdiğiyle ilgili bkz. David Richardson, "West African Consumption Patterns and their Influence on the Eighteenth-Century Slave Trade", kaynak Henry A. Gemery ve Jan S. Hogendorn (ed.), *The Uncommon Market: Essays in the Economic History of the Atlantic Slave Trade* (New York: Academic Press, 1979), 303-330.

45 Bu dönemde Eski Calabar dolaylarında ticaretin seyri için bkz. Paul E. Lovejoy ve David Richardson, "Trust Pawnship, and Atlantic History: The Institutional Foundations of the Old Calabar Slave Trade", *American Historical Review* 104 (1999), 333-355. Kaptan Jenkins 1760-1769 arasında çıktığı altı seferden de Bonny'ye geri döner. Bkz. *TSTD*, #17493, #17531, #17599, #17626, #17635, #17722. Kaptan Paul Cross ile iş yapan Windward Sahili'ndeki aracıların kısa ama karşılaştırma yapmaya olanak veren listesi için bkz. Trade book, 1773, Paul Cross Papers, 1768-1803, South Caroliniana Library, Columbia.

bir adamdı. Köle getirenlerden 24'ü *arpa* alırken, 25'ine hiçbir şey verilmemişti. Ancak *arpa* alanların getirdiği kölelerin sayısı 216'ya ulaşmıştı; bu sayı Jenkins'in sonunda satın aldığı 286 kölenin dörtte üçünden daha fazlaydı. Köle satanlar arasında yalnızca 15'i birden fazla parti mal getirip satmıştı; bu gruptan gelen köleler 276'yı bulmuştu, bu da toplamın %93,3'üne denk düşüyordu. *Molly* gemisini en sık ziyaret eden adam, köle satmak için on bir kere gelmiş olan Tillebo adlı biriydi. Kaptan Jenkins köle satın alımında toplamda 160 işlem yapmıştı; böylece alışılmışın aksine gemisini yalnızca 3 ay gibi kısa bir zamanda "köleleştirmiş" bulunuyordu. Kargosunda 125 erkek, 114 kadın, 21 oğlan ve 26 kız çocuğu vardı. Anlaşılan temas kurduğu kimselere yatırım yapmaya değerdi, ne de olsa kaptan kazançlı bir alışveriş yürütmüştü. Artık gemisine yüklediği 286 gergin Afrikalı mabkûmla, kaptanı yeni zorluklar bekliyordu.

Birader Kaptan

Köle gemisi kaptanları, özellikle Afrika sahillerinde köle satın aldıkları aylar boyunca birbirleriyle de ilişki kurarlardı. Burada farklı sevkiyat noktalarında defalarca buluşur, ya ikili, üçlü, belki daha fazla gruplar halinde gemilerden birinde ya da kıyıda Afrikalı aracılarla birlikte sırayla yemek yiyerek, komuta tecridinin verdiği yalnızlıktan kurtulur, birbirleriyle yararlı bilgi ve haber alışverişinde bulunurlardı. Kraliyet Afrika Kumpanyası müfettişlerinden William Smith'e kulak verirsek, 1726 yılında Gambiya Nehri ve dolaylarında demir atmış köle gemilerinin kaptanlarıyla zabitleri "birbirlerini her gün ziyaret ederlerdi." Gemiler ne zaman bir yerde toplansalar böyle olurdu. Ticaretlerini çabucak ve bol kârlı sonlandırmak, ambarlarını kölelerle doldurmak ve Yenidünya'ya doğru süratle yelken açmak için her ne kadar birbirleriyle rekabet halinde olsalar da ortak çıkarlarını kabul eder, ona göre hareket ederlerdi.[46]

46 William Smith, *A New Voyage to Guinea: Describing the Customs, Manners, Soil, Climate, Habits, Buildings, Education, Manual Arts, Agriculture, Trade,*

John Newton diğer kaptanları düzenli olarak ziyaret eder, onlarla haberleşir; ticaretin durumu, köle mevcudiyeti ve fiyatları, tehlike ve felaket haberleri gibi her türlü işe yarar bilgi alışverişinde bulunurdu. Kaptanların birinden isyankâr denizcileriyle asi kölelerini almasını, bir başkasından doktorunu ödünç vermesini rica etmişti. Akranlarıyla "laklak" eder, daha çok cinsel fıkralar anlatırlardı. Diğerleri bir tek kadına, karısı Mary'ye köle gibi bağlı kaldığı için Newton'ı alaya alırlardı; bunlara karşılık o da "kimileri yüz tanesinin kölesi," diye cevap verirdi: Bazıları sahilde satın aldıkları kadınların kölesi olurdu elbet. Köle gemisi kaptanları çalıştıkları iş alanının dilini kapmakta hiç zorluk çekmezlerdi.

Kaptanların birbirleriyle yaptıkları bilgi alışverişinde bazı konular ölüm kalım meselesi olabiliyordu. Durmadan felaketlerden konuşurlardı; Afrikalı yerlilerin "yolunu kestiği" köle gemilerinden, kanlı ayaklanmalardan, kaybolan denizcilerden, patlamalardan, gemi kazalarından. Kaptan Street 1807'de Rio Pongas'tan Windward Sahili hakkında haberler verirken böyle buluşmaların önemli olduğundan söz etmişti: 13 köle gemisinin adını, bunlara ne zaman "köle yükleneceğini" ve sahilden ayrılacakları tarihi; kaptanlarının Ara Geçiş'leri sırasında köleleri doyurmak için gereksindikleri pirinci bulmakta zorlandıklarını bildiriyordu. Ayrıca köle satışına aracılık eden yerel bir fabrikada ters akıntının teknelerden ikisine nasıl hasar verdiğini anlatmıştı. Bir de *Hind* gemisinden Kaptan McBride'a karşı cinayet ve isyan girişimine, aynı gemideki yüksek ölüm oranına ve *Byam* gemisinden firar eden denizcilerin çokluğuna değinmişti.[47]

Kaptanlar toplantılarında çoğu zaman iş konuşurlardı, hepsinden önemlisi köle mevcudiyeti ve fiyatlarından ama

---

Employments, Languages, Ranks of Distinction, Habitations, Diversions, Marriages, and whatever else is memorable among the Inhabitants (Londra, 1744; yeni basım Londra: Frank Cass & Co. Ltd., 1967), 34; [John Wells], "Journal of a Voyage to the Coast of Guinea, 1802", Add. Ms. 3,871, dosya 10, Cambridge University Library; Kaptan Thomas Earle'den Mrs. Anne Winstanley'e, Calabar, 30 Ağustos 1751, Earle Ailesi Belgeleri, MMM.

47 *City Gazette and Daily Advertiser*, 10 Aralık 1807. *Hind* ve *Byam* için bkz. *TSTD*, #81862, #80722.

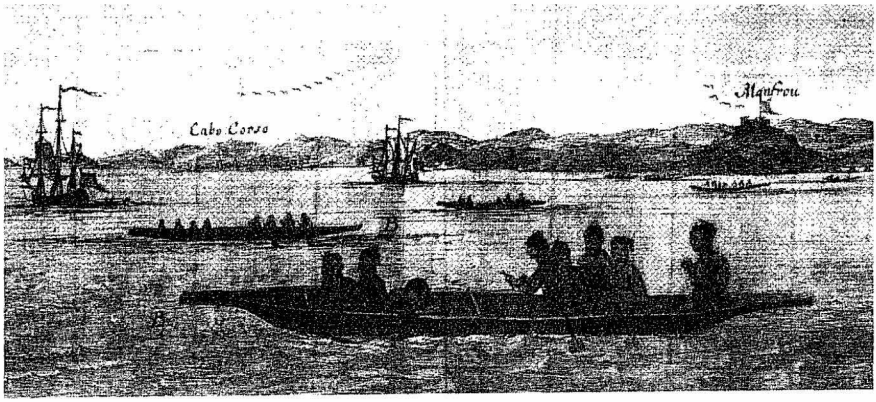
aynı zamanda Siyah aracılarla ilişkilerinden (kimlere güvenilebilir, hangilerine güvenilmez) ve bu adamların ne tür mallara rağbet ettiklerinden bahsederlerdi. Ayrıca çıkarlarını gözetmek zorunda oldukları tacirlere ve gemi sahiplerine zarar vermediği sürece kaynaklarını paylaşır, birbirlerine vasıflı işgücü (marangoz veya doktor), malzeme (ilaç), yiyecek ödünç verir ya da mallarını takas ederlerdi. Bu toplantılarda onur makamı bölgeyi en iyi tanıyan kaptana aitti. Denizci William Butterworth alışveriş yapmak üzere Calabar Nehri'nden kano evine doğru giden tekneye, bir araya gelen kaptanlardan "en yaşlısının" (yani en deneyimli olanın) reislik etmesinin gelenek olduğunu belirtmişti.[48]

Kaptanlar aynı zamanda zabitler, denizciler ve köleler hakkında tuttukları kayıtları karşılaştırırlardı. Burada yükselecek bir zabitin itibarı artabilir veya zedelenebilirdi, çünkü bütün kaptanlar yanlarına almayı diledikleri vasıflı ve güvenilir adamların ya da ileride yapacakları seferlerde asla iş vermeyecekleri kimselerin kayıtlarını tutarlardı. Gemi doktorları ve sahip oldukları yetenekler de sohbet ve şikâyet konusuydu. Ölüme engel olamamış bir doktorda kabahat bulmakta gecikmezlerdi, birkaç vakada kaptanlarla çoğu zaman onlardan daha iyi eğitim görmüş, kimisi "münevver" olan hekimler arasında ciddi fikir anlaşmazlığı çıkmıştı.[49]

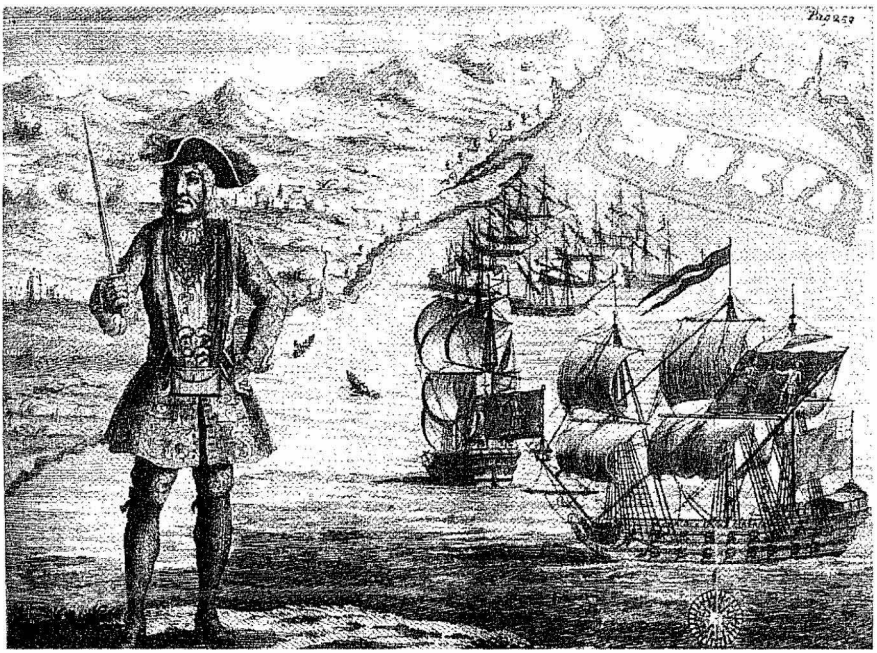
Denizciler ve köleler hakkında konuşmalar daha çok isyankârlık ve sağlık konularında yoğunlaşırdı. Bu toplantılarda kara listedeki gemiciler de gündeme getirilir, hatta mümkünse dikbaşlı denizcilerin yakındaki bir savaş gemisine gönderilmesi kararlaştırılırdı. Kaptanlar cezalandırma yöntemlerini kıyaslar, yeni işkence yollarını deneme konusunda birbirlerini teşvik ederlerdi. Afrikalı kölelerden bahsetmek, kuşkusuz daha ırkçı sövgülerle süslü olsa da, çeşitli etnik

48 *Three Years Adventures*, 27.

49 Doktorlarını suçlayan kaptanlar hakkında bkz. Viscountess Knutsford (ed.), *Life and Letters of Zachary Macaulay* (Londra: Edward Arnold, 1900), 86; Kaptan Japhet Bird'den ?'a, Montserrat, 24 Şubat 1723, kaynak Donnan II, 298; "Barque Eliza's Journal, Robert Hall, Commander, from Liverpool to Cruize 31 Days & then to Africa & to Demarary; mounts 14 Nine & Six Pounders, with 31 Men & boys", T70/1220, PRO.



17. yüzyıl sonlarında Altın Sahili'nde bir kayığı tasvir eden bu çizimde görüldüğü gibi, Amerika'da sömürülmek üzere Afrika'da gasp edilip köleleştirilen insanlar çoğu zaman kıyıdan gemiye kanoyla taşınırdı.



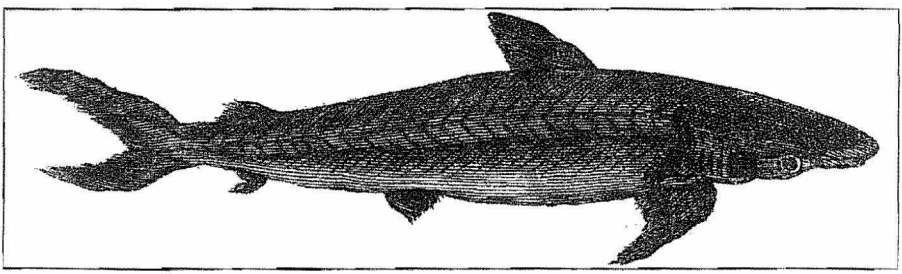
"Kara Sakal" Roberts, 1719 yılında korsanların eline geçtiği zaman bir köle gemisinde zabitti. Onların arasına katıldı ve çok geçmeden "korsanlığın altın çağında" kötülüğüyle ün salmış bir kaptan oldu. Köle ticaretine balta vurması Parlamento tarafından Batı Afrika'ya devriye donanma sevk edilmesine yol açtı ve bunlardan biri 1722'de Roberts'ın canına maloldu. Çok ırklı mürettebatının 52 üyesi Cape Coast Kalesi'nde idam edildi.

18. yüzyılın başlarında Londra'nın önde gelen köle taciri Humphry Morice, İngiltere Bankası'nın başkanı (en yetkili müdürü) ve Parlamento Üyesi olarak o dönemin en nüfuzlu kimselerinden biriydi. David Le Marchand olasılıkla Afrika'dan getirilmiş fildişinden bir portresini yontmuştu.

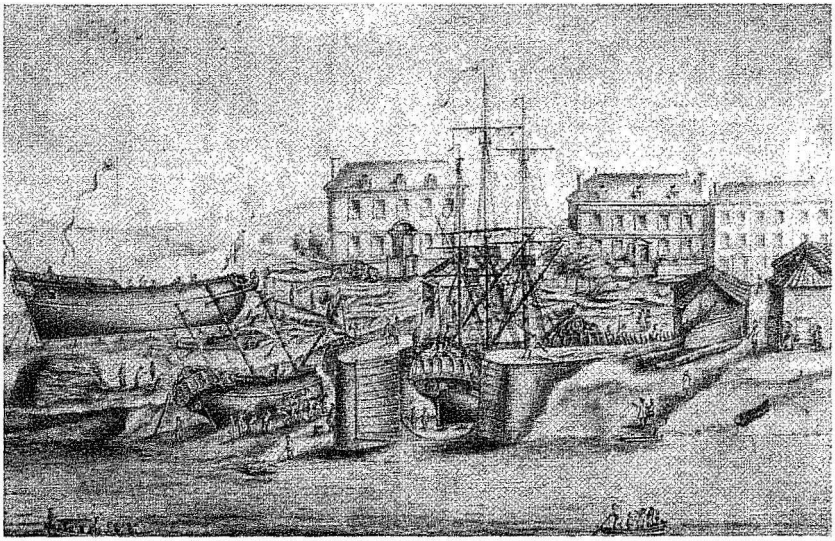




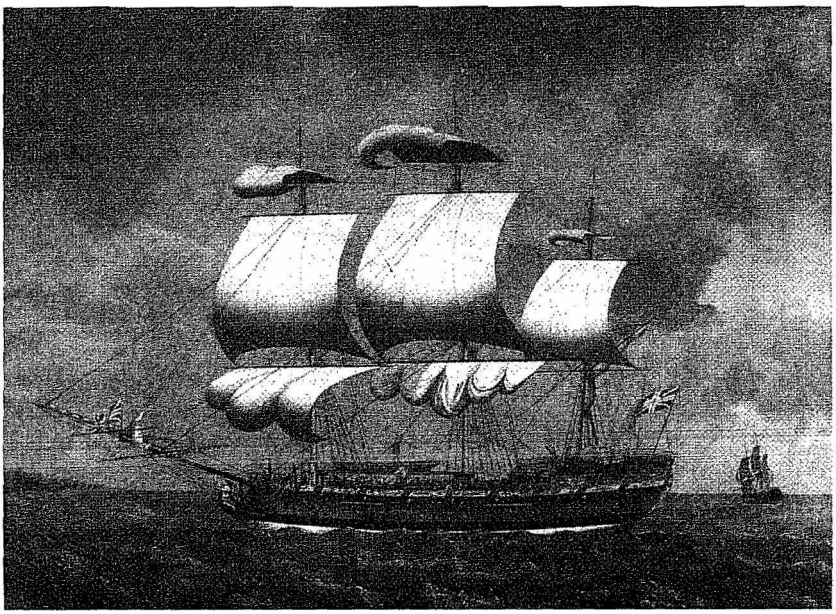
Henry Laurens 18. yüzyılın ortasında İngiliz Kuzey Amerika'sının önde gelen köle taciriydi. Köle ticaretinden elde ettiği servetini South Carolina'da ve yeni kurulan Amerikan toplumu ile siyasetinde yüksek mevkilere gelmek için harcamıştı. 1777 yılında ilk ABD Kongresi başkanlığına getirildi.



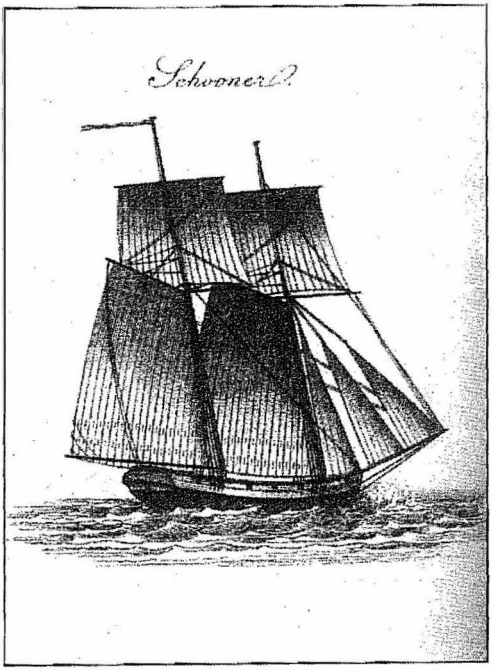
Köpekbalıkları Atlantik'i geçen köle gemilerinin peşine takılır, denizcilerin, özellikle de öldükten sonra gemiden aşağı atılan kölelerin cesetlerini iştahla yerlerdi. Köle gemisi kaptanları saçtıkları dehşetin etkisini artırmak için köpekbalıklarını bilinçli olarak kullanırlardı.

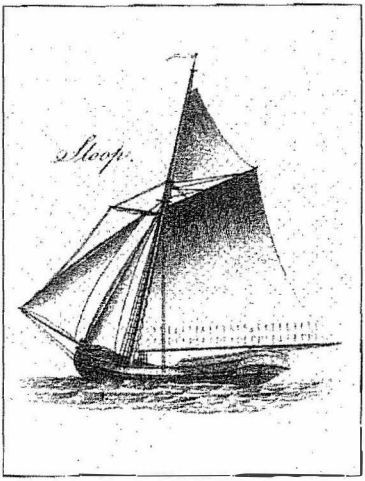


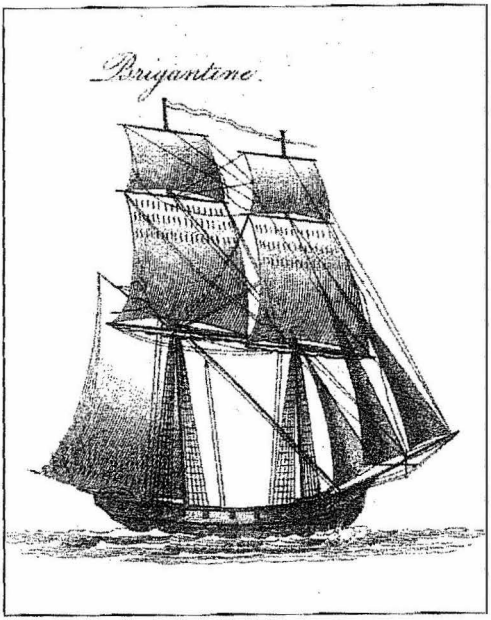
Eski denizci ve ressam Nicholas Pocock 1760'ta Sydenham Teast'in Bristol tersanesini resmederken, köle gemisi olması muhtemel üç büyük derin su teknesinin inşaatını, etrafta –birkaçının Afrika kökenli olduğu anlaşılan– işçiler ve zanaatkârlarla birlikte farklı aşamalarıyla göstermiştir.



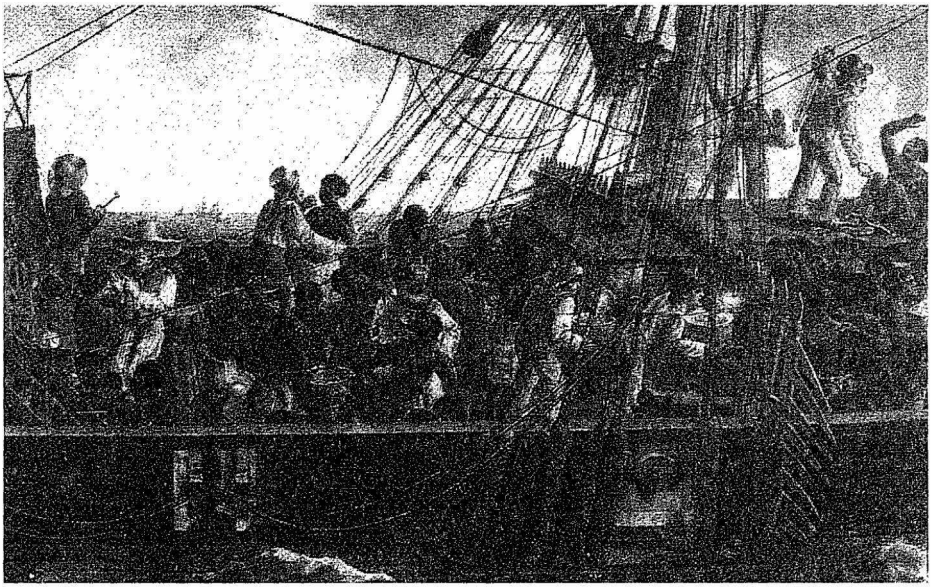
Liverpool Britanya'nın, hatta 18. yüzyıl sonlarında dünyanın en büyük köle limanlarından biriydi. Şehrin tacirleri, 1780 dolaylarında deniz ressamı William Jackson tarafından resmedilen bu yelkenli gibi büyük üç direkli gemilerden düzinelerce çalıştırırdı.







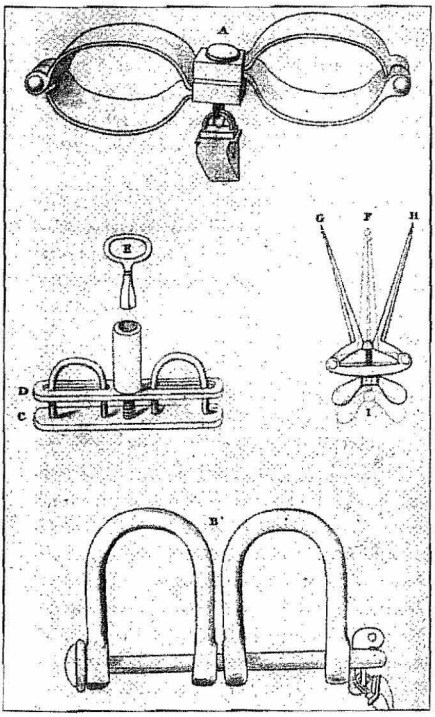
Köle ticaretinde sıkça görülen başka tekne türleri de, şalopa ve uskuna gibi Kuzey Amerikalı tüccar arasında rağbet gören küçük çaplı tekneler ve brigantino (ve snov veya snauv) gibi daha büyük iki direkli olanlardı.



Barricado dedikleri bu barikat, ayaklanma çıktığında mürettebatın arkasına kaçıp gizlenebileceği ve düzeni sağlamak için silahlarını ateşleyebileceği bir duvardı. 18. yüzyıl başlarında Fransız köle gemisinin gerçekçi olmayan bu tasvirinde fazla kısa, yanları fazla açık, fazla kırılgan bir barikat gösterilir. Aynı zamanda köle gemisinde erkekler ile kadınların nasıl ayrı durdukları ve nasıl farklı muamele gördükleri resmedilmiştir.

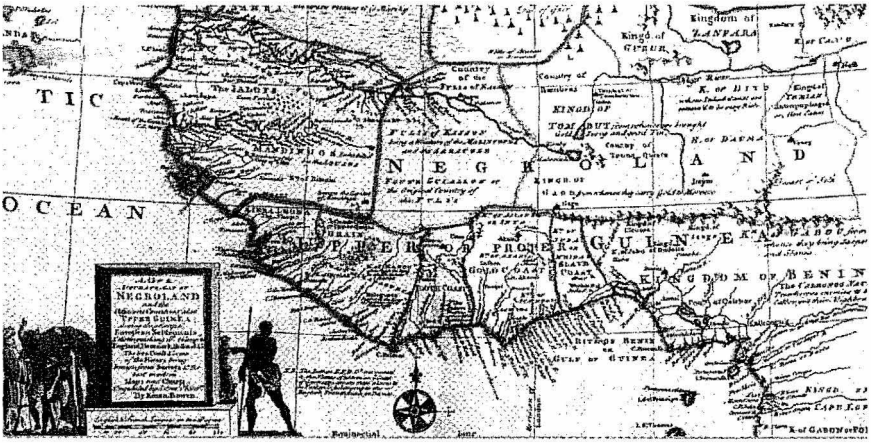


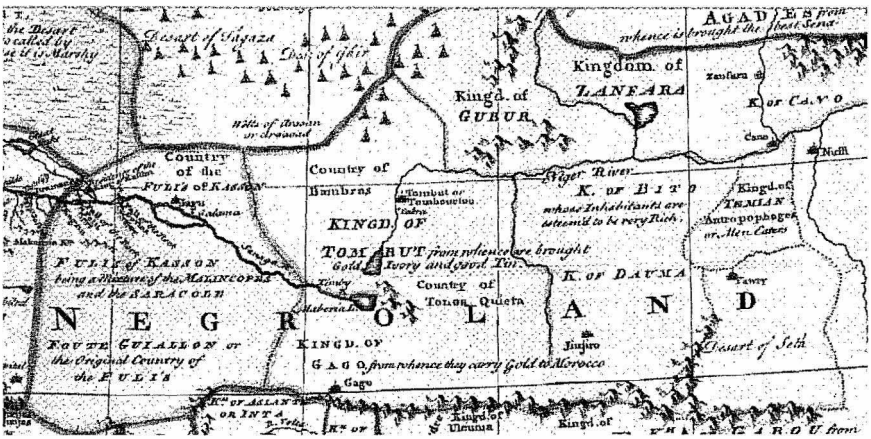
Senegambia bölgesinin imamı Job Ben Solomon 1730'da Afrikalı esir tacirleri tarafından kaçırılmış ve bir köle gemisine satılmıştı. Seçkin davranışları ve bilgisi fark edilince sonunda serbest bırakılmış ve Kraliyet Afrika Kumpanyası tarafından ülkesine gönderilmiş, buna karşılık o da çeşitli işlerde şirkete yardım etmişti.

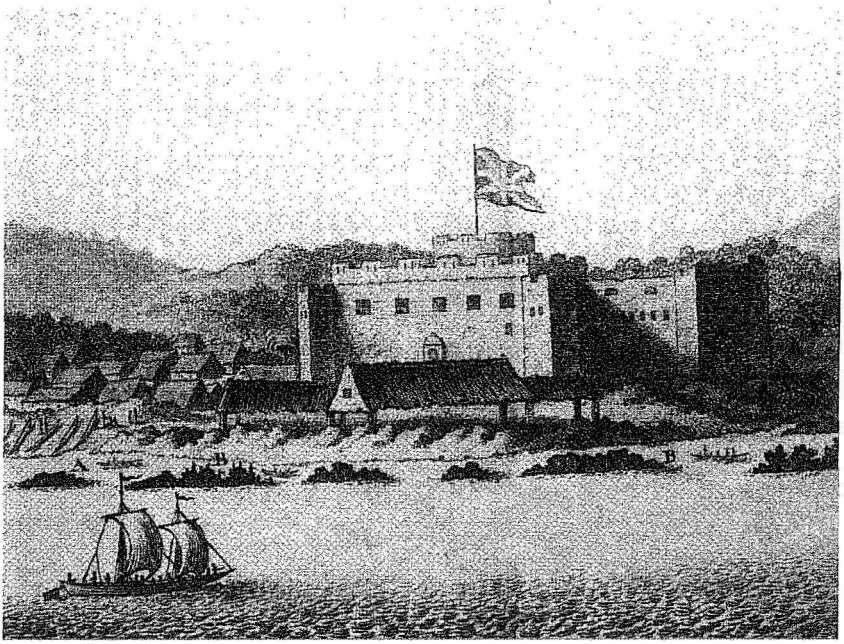


Köle gemilerinde esirlerin el ve ayak bileklerini bağlamak üzere kelepçe ve pranga taşınması kuraldı. Kaptanlar isyankâr kölelere işkence etmek için cendere (sol orta) ve yemek yemeyi reddedenlerin ağızlarını zorla açıp gırtlaklarından aşağı bulamaç boşaltmak için *speculum oris* (sağ orta) kullanırlardı.

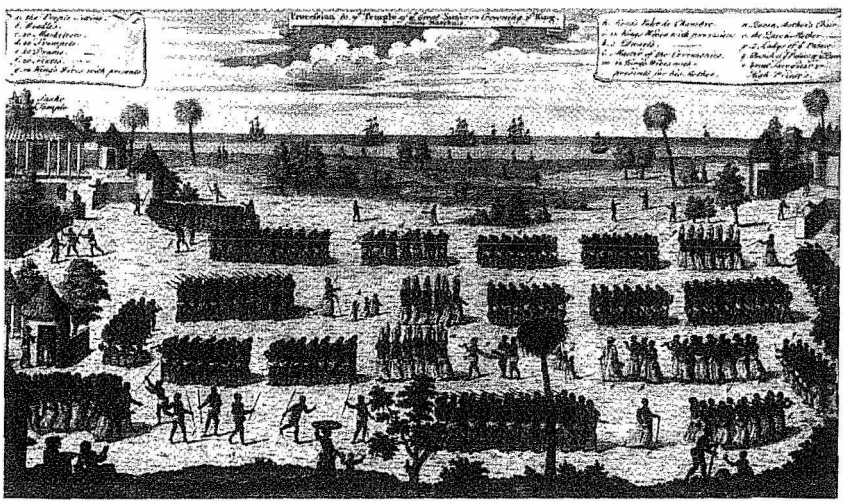
Haritacı Emmanuel Bowen, Afrika'da köle ticareti yapılan ana bölgeyi tanımlamak için kullanılagelen "Gine" sözcüğünün yanı sıra 1747 yılında daha ırkçı bir anlam taşıyan "Zenci diyarı" terimini ortaya atarak, Atlantik köle sisteminin insanlığın düzeni hakkında nasıl yeni düşünme yolları yarattığını gözler önüne sermişti.



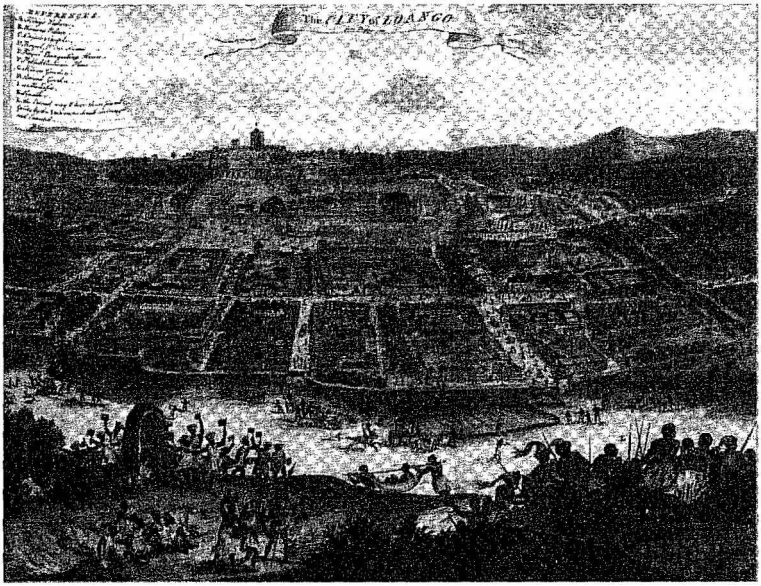




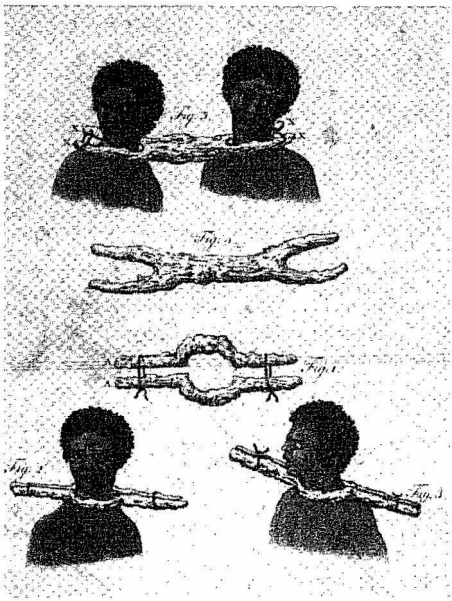
Altın Sahili'nde bulunan Anomabu'daki ticaret kalesinin tarihçesi, altın ve köle ticaretindeki acımasız emperyal rekabeti yansıtmaktadır. Felemenkliler, İsveçliler, Danimarkalılar ve bizzat Anomabu halkı ve nihayet orayı 18. yüzyıl sonlarında denetimleri altındaki altı ana karakoldan biri haline getiren İngilizler tarafından işgal edilmişti.



Dahomi "Köle Sahilleri" bölgesinde stratejik öneme sahip bir krallıktı. Köleleştirme gücü sayesinde bölgeye adını kazandıran ordusu burada dini bir tören sırasında gösterilmektedir. Arkada pusu kurmuş olan 7 Avrupa gemisi hiç kuşkusuz köle avı işinin yeniden başlamasını bekliyorlar.



Kongo bölgesindeki Loango'da Vili Krallığı bütün Afrika'daki en büyük köle kaynaklarından biriydi. Önde görünen köle çetesi esirleri sahile, peş peşe gelmeye devam eden köle gemilerine taşırdı. Yalnızca 18. yüzyıl içerisinde Loango'dan tahminen 1 milyon can geçmişti.



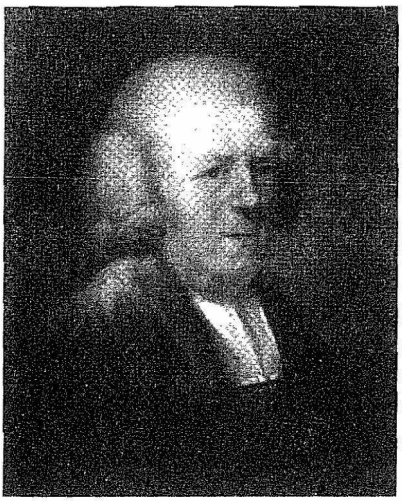
18. yüzyılda Batı Afrika sahiline çok sayıda Gine gemisi geldikçe köle toplama alanı daha iç bölgelere yayılmıştı. Bu da denize ulaşmak için yürüyüşlerin daha da uzaması demekti. Bu zorlu koşullar Afrikalı tacirlerin gemilere doğru ilerleyen kafileleri kontrol altında tutmasına yarardı.



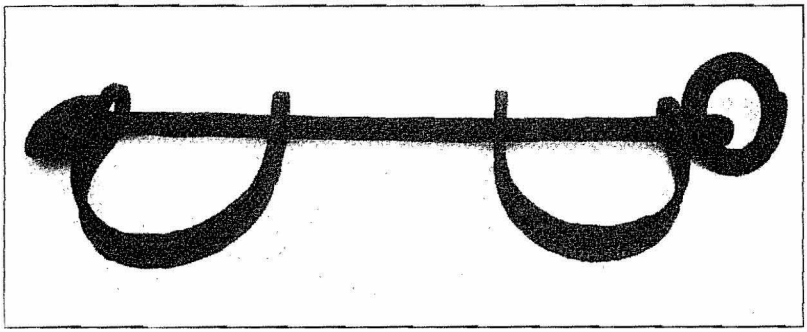
Gustavus Vassa olarak da bilinen Olaudah Equiano, 18. yüzyıl köle ticaretinde "sessizlerin sesi" olmuş, bir Afrikalının, köle gemisinde "şaşkınlığı ve dehşeti" yaşamış 11 yaşında bir çocuğun bakış açısından kölelik karşıtı hareketin en etkileyici edebi çalışmasını kaleme almıştı.



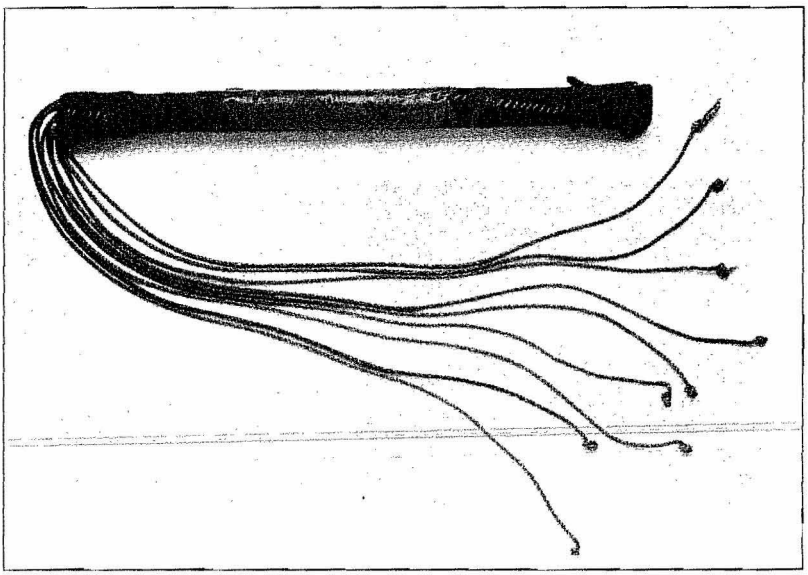
James Field Stanfield 1774 yılında *Eagle* adlı köle gemisiyle Benin'e yelken açmıştı. 1780'lerin sonunda kölelik karşıtı hareket başladığı zaman Stanfield, adi denizci gözüyle köle ticaretini ifşa eden kitabında gemilerde çalışanların yaşadığı dehşeti gözler önüne sermişti.



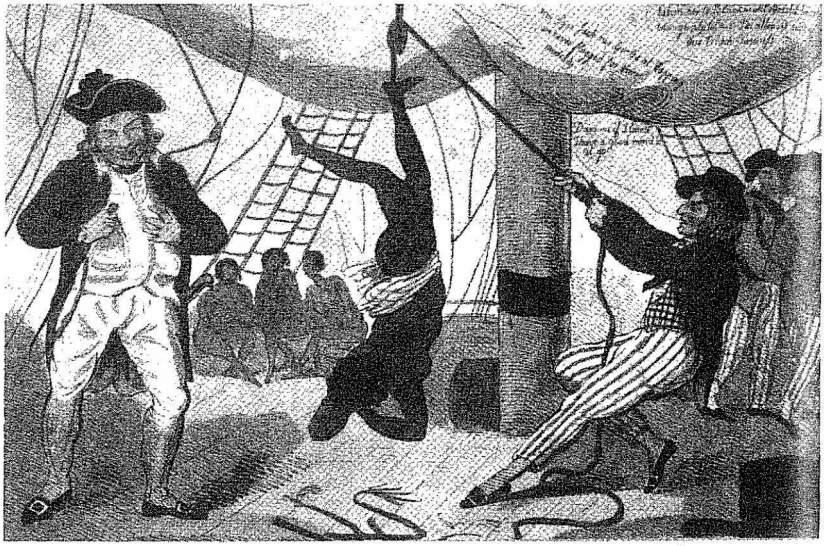
John Newton 1748 ile 1754 yılları arasında birinde zabit, üçünde kaptan olarak dört sefere çıkmıştı. Hayatının daha ileriki yıllarında Protestan rabibi olarak "Amazing Grace" başlıklı ünlü ilahisini kaleme aldı ve sonunda bir zamanlar geçimini sağladığı insan ticaretinin sadık muhalifi olduğunu ilân etti.



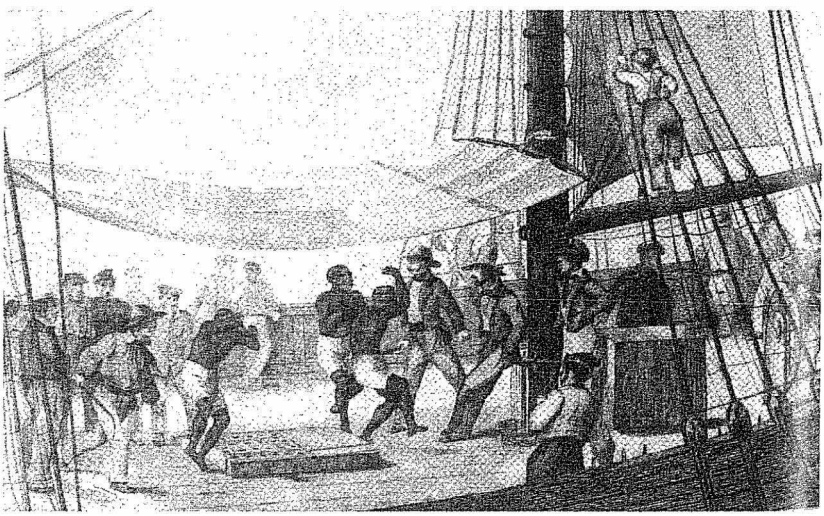
Köle gemisi, tutsakların gardiyanlardan sayıca üstün (10 adama 1, bazen daha fazla) olduğu bir yüzer hapishaneydi. Bundan dolayı erkek mahkümlar (ve isyankâr kadınlar) dirençleri kırılsın diye prangaya vurulurdu.



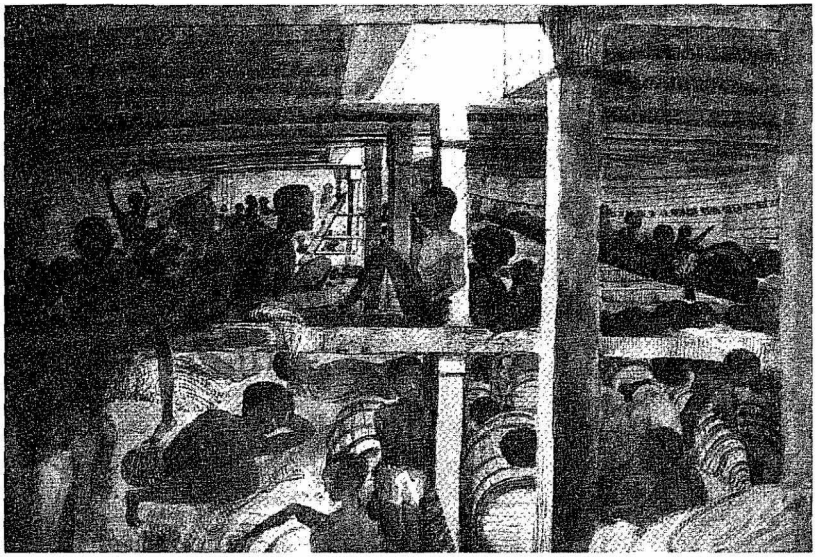
"Kamçı" insanları güvertede dolaştırmak, dip güverteye "istif" etmek ve yemeyi reddetmekten ayaklanma girişimine kadar her türlü kural ihlalini cezalandırmak için kullanılırdı. Dokuz düğümlü saçakları ette yara açmak ve kırbaçlanan kişinin acısını çoğaltmak üzere tasarlanmıştı.



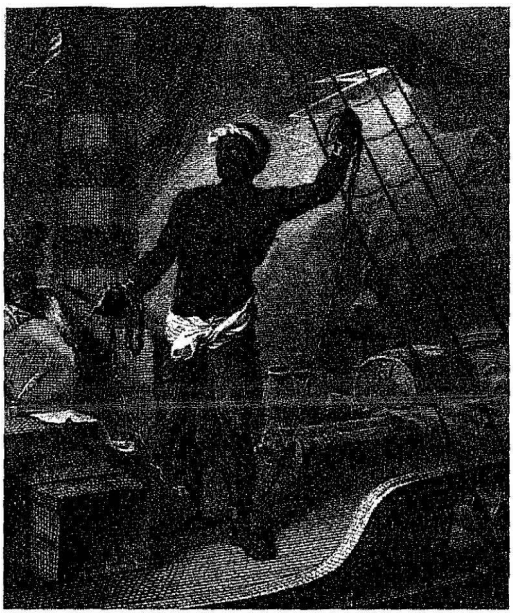
Kaptan Edward Kimber'in çıplak dans etmeyi reddeden 15 yaşında bir kızı kırbaçlayarak öldürdüğü rapor edilmişti. Çıkarıldığı mahkemede beraat etti ama bunun sebebi, iddia edildiği gibi, cinayet işlemediğini değil, olayı ihbar eden mürettebatından 2 adamın ona kin güttüklerini ispat etmesiydi.



Kaptanlarla doktorlar egzersizin gemide bulunan kölelerin sağlığı için vazgeçilmez olduğuna inanmışlardı. Dolayısıyla erkek ve kadın esirlerin her gün güvertede, bazen müzik ama en yaygını solda ve sağdaki zabitlerin onları hareket etmeye zorlamak için şaklattığı kırbaç eşliğinde dans etmelerini sağlıyorlardı.



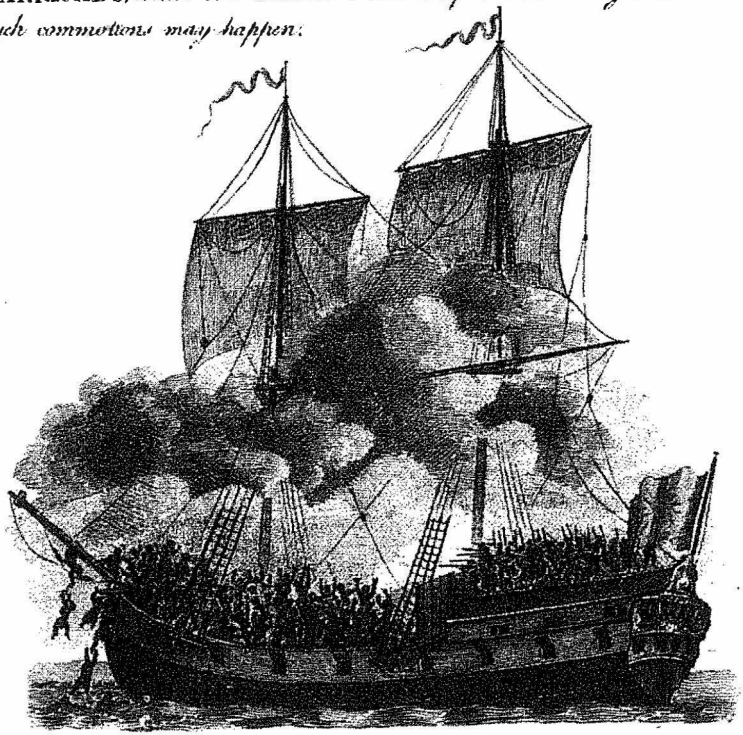
Albaroz'un *Köle Güvertesi*, Albatros *Ödülü, 1845* bir köle gemisindeki dip güvertenin gözle görülmüş ender tasvirlerinden biridir. Britanya Kraliyet Donanması'ndan Yüzbaşı Francis Meynell tarafından, gemisi *Albatros* Brezilya veya Portekiz köle gemisini ele geçirip içindeki 300 köleyi serbest bıraktıktan sonra resmedilmişti.



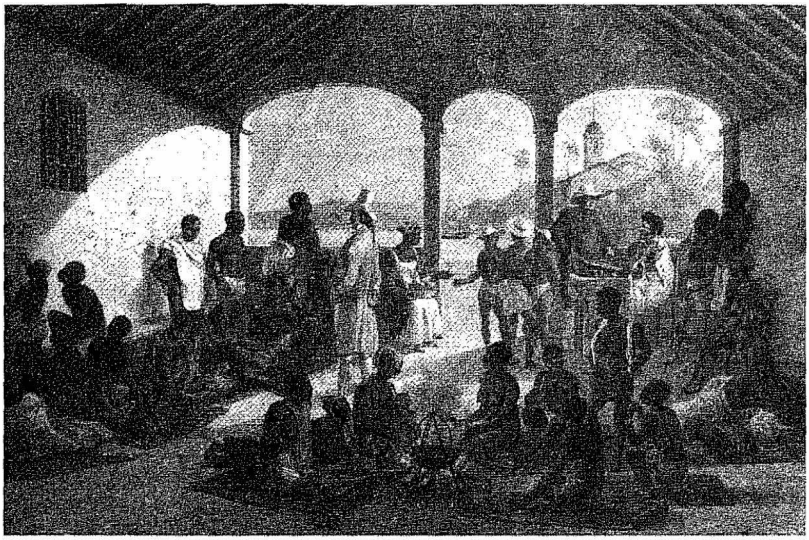
Dying Negro (Ölen Zenci) 1773 yılında John Bicknell ve Thomas Day'in denizde yaşanan bir intihar olayını Londra gazetelerinden birinde okuduktan sonra yazdıkları şiiri tasvir eder. Resim gelişen köle karşıtı söylemi etkilemek amacıyla gemiden metropole getirilmiş kölenin direnişini gözler önüne serer.

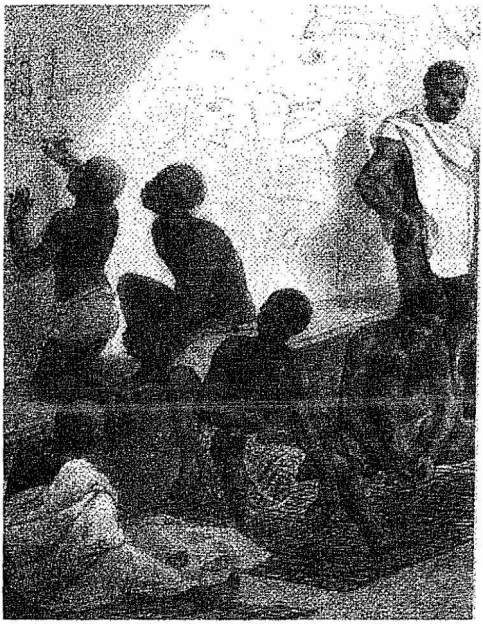
REPRESENTATION of an INSURRECTION
on board
A SLAVE-SHIP.

Shewing how the crew fire upon the unhappy Slaves from behind the BARRICADO, *erected on board all Slave Ships, as a security whenever such commotions may happen.*



Brooks adlı ünlü köle gemisinin grafik çiziminde resmedilen miskin, uslu yatan Afrikalı esirlerin tersine köle ayaklanmasının bu tasviri muhalefeti, direnişi ve kargaşayı canlandırır. Mürettebat barikatların ardına çekilmiş, misket tüfekleriyle üzerlerine ateş ettikleri bazı asiler küpeşteden aşağı atlıyor.

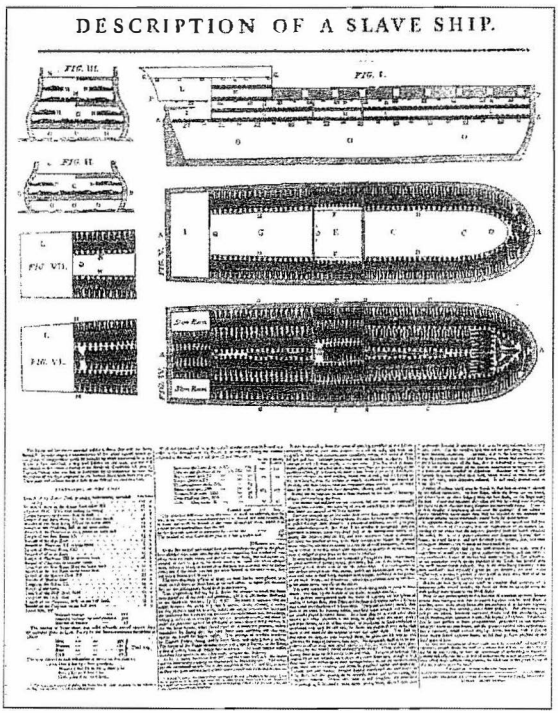




19. yüzyılda Brezilya'nın köle pazarından bir tasvir, kölelerin gemiyi nasıl incelediklerini gözler önüne seriyor. Solda duran arkası dönük gencin (detay, sol) duvara resmini çizdiği –köle gemisi– hiç kuşku yok ki kendisi ve pazardaki diğer kölelerin daha yeni içinde Atlantik'i geçtikleri geminin tıpatıp aynısı.

Thomas Clarkson 1787 yılında köle ticareti aleyhinde belge toplamak amacıyla Bristol ve Liverpool'a seyahat etmişti. Köle tacirleriyle kaptanlar niyetini anlayınca onunla konuşmaya yanaşmamışlardı. O da çoğu ticaretin kurbanı olan muhalif adi denizcilerle görüşmüş, onlardan köle gemisinin tamı tamına nasıl işlediği hakkında feci ayrıntılar öğrenmişti.





Kölelikle Mücadele Derneği, gerçek bir köle gemisi olan Liverpool bandıralı *Brooks*'un ölçülerini kullanmış, böylece bütün köle gemilerinin kâbusu aratmayan sosyal gerçekliği hakkında Clarkson'ın araştırmasına katkıda bulunmuş, sonra da köle ticaretine karşı en güçlü propagandası haline gelecek bir broşür yayımlamıştı.

gruplardan ve onların gemide bulunmaya gösterdikleri tepkilerden konuşmak demekti. Sahilde köle gemisi kaptanı kardeşliğinin yazılı olmayan bir kuralı vardı: Hangi ülkeden geliyor olurlarsa olsunlar, mürettebatla, özellikle de kölelerle, hele isyan zamanlarında başa çıkmada birbirlerinin yardımına koşacaklardı.[50]

Köle gemisi kaptanları topluluğu Afrika sahillerinde bazen hükümet gibi hareket ederdi. Belli bir bölgede bütün köle gemileri için endişe kaynağı olan bir meseleyi çözmek gerektiğinde içlerinden biri konseyi toplantıya çağırır, yakında bulunan kaptanların hepsi katılırdı. Savaş stratejisi üstünde görüş alışverişinde bulunmak üzere bir araya gelmiş donanma subayları misali köle gemisi kaptanları da en iyi harekât tarzını planlar ve ortak kararlarını verirlerdi. Fiyaskoyla sonuçlanmış bir ayaklanmada elebaşının kaderini tayin edebilirlerdi. 1721 yılında William Snelgrave 8 kişilik gruptan bunu istemişti: Çıkan karar bütün gemilerin bir araya toplanması, kölelerin hepsinin güverteye çıkarılması, mücrimin direğe çekilmesi, sonra herkes görsün ve ibret alsın diye havadayken ateş edilmesi yönündeydi. Söz konusu köle Snelgrave ile münakaşa etmişti, ekonomik değeri yüksek olduğu için kendisini idam edemeyeceklerine inanıyordu. Yanılıyordu. Snegrave ile diğer kaptanlar "bir Beyaz Adam" öldüren her Afrikalının başına bunun geleceği mesajını herkese vermeye kararlıydılar. Hugh Crow bir toplantı isteyerek Bonny'deki bütün kaptanlara devamlı sarhoş gezen, mürettebat arasına isyan tohumları saçan ve kaptanın canından korkmasına sebep olan bir zabite ne yapılması gerektiğini sormuştu. Verdikleri karar adamın kamarasında kalmasına izin vermek (çünkü "Liverpool'un hatırı sayılır bir ailesinden" geliyordu) ama onu görevden almaktı.[51]

Kaptanlar ayrıca kendi aralarında yürüttükleri hileli alışverişler için böbürlenirlerdi; su katılmış alkollü içkiler, barut fıçılarını dolu gösterme, kumaş tomarlarının ortasından ke-

50 Thomas Trotter'ın ifadesi, 1790, *HCSP*, 73:88-89.

51 Kaptan William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade* (Londra, 1734; yeni basım Londra: Frank Cass & Co., Ltd., 1971), 181-185; *Memoirs of Crow*, 148-149.

silmiş büyük parçalar, "adedinden, safrasından, endazesinden yahut kalitesinden" ve mümkün olan daha neyi varsa çalıp çırpılan mallar. Newton "sahtekârlık yapmakta en becerikli adamın işe en yatkın ve zeki bir kimse olarak görüldüğünü" hatırlıyordu. Kısaca, kaptanlar dostluk, çıkar birliği sergilerlerdi ve aynı anlayışa sahiptiler. Yaptıkları toplantılar mülk sahibi Beyaz adamların bir tür yardımlaşma derneğine benziyordu.[52]

Gardiyan

Uzun süren ve ağır ilerleyen köle alımı Batı Afrika sahilinde "savaş gibi barış" içinde yürütülürdü. Satış işlemleri tamamlanana kadar köleler çoğu gemide geçen 6 ay boyunca beklerlerdi. Ara Geçiş sırasında da gemide 6 ila 10 hafta kadar zaman geçerdi. Bazı kaptanlar "kargo" seçerken aralarındaki iletişim, işbirliği ve direniş imkânını en aza indirmek için, Afrika'nın farklı kültürlerinden gelen, farklı dilleri konuşan karma bir grup oluşturmaya çalışırlardı; ancak bu hem zor hem de maliyetli oluyordu, nihayetinde pratik değildi. Köle ticaretindeki rekabet ve Afrika tarafındaki düzenlemelerin doğası göz önüne alındığında, kaptanlar hangi köleleri satın alabilecekleri konusunda fazla bir tercih hakkına sahip olmadıklarından, ne bulurlarsa onunla yetinmek zorunda kalırlardı. Geçmek bilmeyen bu süre boyunca kaptan ve hatta mürettebatın her üyesi gemiye getirilen herkesin kendi iradeleri dışında orada tutulduklarını ve esaretten kurtulmak için ellerinden geleni yapacaklarını varsayarlardı. Kaptanın gücü her şeyden önce kaba kuvvete dayanırdı.

Kaptanın köle edilmiş biriyle ilk teması ister kalede olsun, ister fabrikada, ister bir kıyı köyünde veya gemide, genellikle muayene ve satın alım anında olurdu. Kaptanla doktor işverenlerinin beklentileri doğrultusunda birinin yaşına, sağlığına ve iş kapasitesine o zaman değer biçerlerdi. Aynı zaman-

52 Bruce Mouser "sahile çıkan Avrupalı kaptanlar arasında hususi bir dostluk kurulurdu," diye yazmıştı. Bkz. Bruce Mouser (ed.), *A Slaving Voyage to Africa and Jamaica: The Log of the Sandown, 1793-1794* (Bloomington: Indiana University Press, 2002), 78.

da kaptan, Batı Afrika'daki kültürel toplulukları birbirinden ayırt eden "yöresel işaretleri," yani ayinlerde vücutta açılan yara izlerini "okuyarak," belli tiplerin yatkın olduğu muhtemel davranışları edindiği deneyimler ışığında saptardı. Örneğin kaptanlar arasında dolaşan bir rivayete göre İgbolar intihara meyilliydi, dolayısıyla gözetim altında tutulmalıydılar; Koromantiler asiydi, zincire vurulmalıydılar; Angola insanları sessiz sakindi, zincirlenmelerine gerek yoktu. Bunun yanında hal ve gidiş, yani her bireyin gemideki düzene uyma ya da direnme olasılığı değerlendirilirdi. Eğer kaptan belli birini satın almaya karar vermişse, aracılara çeşitli mallar sunar, işi bitirene dek ısrarla pazarlığı sürdürürdü. O andan itibaren, köleleştirilmiş şahıs (erkek, kadın, oğlan veya kız, hiç fark etmez) kaptan için bir numaradan ibaretti. İlk satın alınan 1 numaraydı; gemi tamamen "köle yükünü" alıp Amerika kıtasına yelken açana dek rakamlar birbirini izlerdi.

Kaptanların gemideki günlük faaliyetlere katılma ölçüsü değişirdi. Yetkileri devrettikten sonra çoğu ilgisiz ve mesafeli durur, yalnızca belirli, sınırlı zamanlarda, çoğunlukla da kıç güvertede volta atarken görülürdü. Kimisi erkek kölelerin arasında gezinse de bu ara sıra ve yakın korumalar eşliğinde olurdu; herhangi bir zamanda dip güvertedeki kölelere bakmaya aşağı inenler birkaç kişiyi geçmezdi. *Ferrers* guletinden Kaptan Francis Messervy, bunun nedenini 1721'de hem de zor yoldan keşfetmişti. Arkadaşı kaptan William Snelgrave'in anlattığına göre, Messervy'nin kabahati "Gemisinde bulunan Zencilere fazla ihtimam göstermesi ve ziyadesiyle kibar davranması," örneğin yemeklerinin hazırlanıp önlerine konmasına yardım etmesiydi. "Onu izlerken tahammül edemezdim," diye yazmıştı Snelgrave: "Bunu yapması ne büyük basiretsizlikti: Zira bazen Reisin kendini gösterip işlerin nasıl idare edildiğini görmesi lazım gelse dahi bunun için münasip zamanı seçmesi ve refakatinde çok sayıda Silahlı Beyaz Adam bulunması icap eder; aksi takdirde onu ellerinde hissetmeleri Köleleri isyana teşvik edebilir." Belli ki Messervy öğütlere kulak asmamıştı, yemek vakti erkek köleler arasında dolaşırken adamlar "onu derdest etmiş ve haşlanmış Pirinç yedikleri küçük Çanaklarla döve

döve Beynini patlatmışlardı." Bunun ardından, uzun süredir planladıkları ayaklanma patlak vermiş, 80 Afrikalı ölmüş veya öldürülmüştü; kimi ateşli silahlarla, kimi (küpeşteden aşağı atladıktan sonra) boğularak, kimi de (ilk katliamdan sonra yemek yemeyi reddederek) açlık grevi yüzünden. Snelgrave açısından kıssadan hisse şuydu: Kaptanlar kölelerin gündelik yaşamlarına dahil olurken tedbiri elden bırakmamalıydı. Bunun tek nedeni esirlerin gemideki hiyerarşiyi bellemiş olması değildi, fırsatını bulduklarında mutlaka gemideki en güçlü kimseye saldıracakları gerçeğiydi: "Daima gemide diğer adamların kendisine gösterdikleri hürmeti görerek teşhis ettikleri Şef'i hedef alırlardı." Bir köle gemisinde kimin büyük adam olduğunu anlamak hiç zor olmazdı.[53]

Kaptanla mürettebat gemiye gelen her yeni kafileyi yakından inceler, aralarında "zindancı" ya da "sırdaş köleler" dedikleri türden birileri olup olmadığına bakarlardı.[54] Bunlar kaptanla zabitlerin güvenebileceklerini düşündükleri, dolayısıyla gemide düzeni sağlamak üzere görevlendirilebilecek Afrikalılardı. Kendilerini esir alanlara hizmet etmeye hevesli görünen, bilhassa da hemşerileri ve gemideki kadınlar arasında söz sahibi olanlara işbirliği önerilirdi. "Zindancılar" seçilmesinin amacı "geri kalanlara hükmetmek" olabilirdi. İngilizce bilen herkes kendi ülkesinden olanlarla hatta diğerleriyle bile iletişim kurulmasında tercüman olarak hizmet edebilirdi. Kadınlara aşçı, hatta kaptanın özel (bu başka sorumluluklar da üstlenmek anlamına geliyordu herhalde) aşçısı olarak çalışmaları teklif edilirdi. Afrikalı bir adam gemideki işbölümünde kendine terzilik bulmuştu. Ama en önemli iş, esir alınmış insanlarla başa çıkılmasına, onları zapturapta almaya yardım etmekti. Kaptan (veya zabit) geminin her yanına rahatça girip çıkan oğlanlara casusluk yapmaları ve kurulan kumpasları ihbar etmeleri karşılığında mükâfat sözü verirdi.[55]

---

53 Snelgrave, *A New Account*, 185-191. Robert Norris 1789'da Parlamento komisyonuna aşağı güvertelerdeki köle bölmelerine gitmediğini, çünkü onun vazifesi olmadığını anlatmıştı. Bkz. Robert Norris'in ifadesi, *HCSP*, 68:8. Kölelerin ruh haline fena halde önem veren bir kaptan hakkında bkz. *Ranger* gemisi seyir defteri, Kaptan John Corran, reis, 1789-1790, 387 MD 56, LRO.

54 George Malcolm'ın ifadesi, 1799, kaynak *HLSP*, 3:219.

55 T. Aubrey, *The Sea-Surgeon, or the Guinea Man's Vade Mecum. In which is*

William Snelgrave gemi idaresinde bir köleden nasıl yararlanılabileceğini açıklamıştı. Dahomi kralının yakını, belki de karısı olduğu tahmin edilen yaşlıca bir kadın gözden düşmüş ve ölüm cezasına çarptırılmıştı, kralın emriyle elleri bağlı halde bir kanodan aşağı köpekbalıklarına yem olarak atılmıştı. Her nasılsa kadın sağ kalmayı başarmış, Snelgrave'in denizcileri tarafından sağ salim kurtarılmış ve gemiye getirilmişti. Eğer kadını kurtardıklarını öğrenirse kralın öç almaya kalkmasından çekinen Snelgrave onu gizliyordu. İlerlemiş yaşı yüzünden köle olarak "işe yaramaz" olduğunun farkında olan "hassas" kadın, canını kurtardığı için Snelgrave'e minnettardı, yolculuk boyunca ona yardım etmek için elinden geleni esirgemedi. Yüksek sosyal mevkii nedeniyle gemideki diğer kölelerin çoğu tarafından tanınıyordu. Nüfuzunu kullanarak onları "Beyaz Adamların" söylendiği kadar kötü olmadığına ikna etmeye çalışıyor, esirleri sakinleştiriyor, "Ruhlarına huzur" veriyordu. "Çıkardıkları gürültü ve kargaşayla başımıza en fazla bela açan kadın *Zenciler*" arasında özel bir söz sahibi olduğunu yazmıştı Snelgrave. "Hiçbir Seferde benzerine rastlamadığım bu Kadın onları nasıl da Düzene sokmuş, Nezakete getirmişti." Snelgrave bundan duyduğu minneti göstermek için kadına Antigua'dan Charles Dunbar adlı "cömert ve iyi" bir efendi buldu. İşbirlikçi seçme stratejisi gemide düzeni sağlamaya yarayabiliyordu.[56]

Bir başka işbirliği ya da anlaşma çeşidi de bunun kadar gönüllü olmayan ve bir bakıma gemideki Afrikalı kadınlara tecavüz etmekten ve cinsel tacizde bulunmaktan farkı olmayan bir yoldu. Kaptanlar ve onlar kadar sık olmasa da zabitler köleleştirilmiş kadınlar arasından kendilerine "gözdeler" seçer, onları aşağı güverteden alarak daha geniş alan, daha iyi yemek, daha çok özgürlük ve bazen daha az şiddet anlamına gelen kaptan kamarasına getirirlerdi. John Fox'ın Afrikalılar tarafından Amba diye bilinen, kaptanla diğer Avrupalılarınsa

laid down, The Method of curing such Diseases as usually happen Abroad, especially on the Coast of Guinea: with the best way of treating Negroes, both in Health and in Sickness. Written for the Use of young Sea Surgeons (Londra, 1729), 129-130.

56 Snelgrave, *A New Account*, 103-106.

Beysey adını verdiği köle uskunasında esir bir kadının başına bunun geldiği anlaşılmaktadır. Thomas Boulton (melez), gemide söz sahibi olmak için Kaptan John Tittle ile ayrıcalıklı yakınlığından faydalanan Afrikalı bir kadından şikâyet ediyordu. "Dizia, *Afrikan* Hanım" hakkında şunları yazmıştı:

> İsli cazibesine [kaptan] kendini öyle kaptırmış ki
> Kadının ikinci kaptan olmasını buyurdu;
> Her hususta sert bir kadındı,
> Su sürahisini bile kilitlerdi;
> Kendisi yüksek mevkide oldukça
> Hiç kimse tek yudum içemezdi.

Kaptan elinin altındaki gözdelerden bıkınca onları "yüksek mevkiden" alır, hemen kamarasının kapısından yerlerine başkalarını bulurdu, çünkü köle gemilerinin çoğunda kadınlar bölmesi kamarasının bitişiğindeydi.[57]

Ayrıca kaptanlar iyi diye nitelendirdikleri davranışları ödüllendirirlerdi. Hugh Crow 1806 yılında Fransız korsan gemisinin saldırısına uğradıkları bir sırada bazı kölelere gemideki topları kullanmasını öğretmişti. Bunun karşılığında, diye açıklıyordu, kölelerin "her birine bir çift pantolon, gömlek ve şapka temin edildi." Bu "terfi dolayısıyla gururlanmışlardı" ve artık köleden çok tayfaya benziyorlardı. Çok sayıda kaptan gemide gördükleri işler karşılığında köleleri mükâfatlandırır, örneğin dip güvertedeki bölmeleri fırçalayanlara tütün ya da konyak verirdi. Ödüller arasında boncuk, fazladan yiyecek ya da erkekler için zincirlerinin sökülmesi ayrıcalığı da vardı. 1704 yılında çıkan bir ayaklanma sırasında kölelerden 17 yaşında bir delikanlı, kaptanı korumak amacıyla asilerden birinin savurduğu kalasın önüne geçince kolu kırılmış, karşılığında Virginia'ya ayak basar basmaz özgürlüğünü kazanmıştı. Böyle olumlu teşvikler bir köle gemisinde düzeni sağlamaya yarayacak kaptanın nüfuzu açısından önem taşırdı, ama fazla da abartılmaması gerekirdi. Esir alınmış kimselerden görece

57 *Providence Gazette; and Country Journal*, 27 Aralık 1766; ayrıca bkz. *Account of the Life*, 26; Zachary Macaulay'in ifadesi, 1799, kaynak *HLSP*, 339; *Three Years Adventures*, 85. Boulton, *The Voyage*, 27. Boulton'ın kendi Dizia'ya kapılmış olabilir, ne de olsa kadın "huzurumu mahvetti," diye yazar.

pek azıyla özel anlaşmalar yapılır, herhangi bir gemiye bindirilen büyük çoğunluk kaba kuvvete ve iğrenç bir dehşete maruz kalırdı.[58]

Köle gemisinin yönetimi ibretlik cezalandırmaya dayanır, caydırıcı etkisi olması umut edilirdi. Kaptanın disiplin araçları denizciler arasında sözünün geçmesini sağlıyorsa, köleler için haydi haydi sonuç verirdi. Esirler güverteye çıkarıldıklarında, özellikle de yemek vakti, kamçı vücutları zedelemek için tam güç kullanılırdı. Zabitler ve porsun adamları emirlere itaate "teşvik" etmek için kullanırdı kamçıyı; çabuk hareket etsinler, sıraya girsinler, doğru dürüst yemek yesinler diye. Yemeyi reddeden olursa kamçıdan bolca yemesi kaçınılmazdı, zaten birini yemeye ikna etmenin tek yoluydu bu. Yememekte diretenlerin sayısı çoksa, bu sefer bir başka işe yarar dehşet aracı devreye girerdi: *speculum oris*. İsyankârları zapturapta almak için aşağı güverte de kullanılabilirdi. Köle gemisinde seyahat eden bir yolcu 1768 yılında şunları kaydetmişti: "Kaptan günlerce hiçbirine güverte yüzü göstermezdi, dediğine göre, tere boğarak cesaretlerini kırmayı planlıyordu." Sonunda ana güverteye gelmelerine izin verdiğinde köleler başkaldırmış, kaptan da kontrolü yeniden sağladıktan sonra "Barbados'a ayak basana dek bir teki bile güneşi görmeyecek," demek zorunda kalmıştı.[59]

Başarısızlıkla sonuçlanan ayaklanmaların ertesinde daha yaygın yaklaşım tarzı kaptanın asileri kırbaçtan, işkenceden geçirip cezalandırarak dehşeti doruğa çıkarmasıydı. Böyle anlar kaptanın iyice uzaklaştığı, gücünü canla başla ve de en yüksek noktada sergilediği anlardı. İbret olsun diye yerine getirilen uluorta cezalar sırasında kaptan asilere işkence etmek ve hemşerilerine korku salmak için genellikle ya kamçıyı eline alır ya da cendereyi kurardı. Tercih edilen başka bir alete de "çatal" adı verilmişti. Aşçının kullandığı kocaman çatal akkor haline gelene dek kızdırılır ve asilerin çıplak tenine yapıştırılırdı. Kuşkusuz kaptanın kaba kuvvet gösterisine başvurmasına yol açan en büyük neden ona karşı direnen kölelerin iradesiydi.[60]

---

58 *Memoirs of Crow*, 102; Snelgrave, *A New Account*, 165-168.

59 *Connecticut Journal*, 1 Ocak 1768.

60 *The Evening Post*, 16 Mart 1809.

Ticaretin Vahşi Ruhu

Kaptan Richard Jackson denize açılırken *Brownlow* gemisinde kendi cehennemini kurduğunu, kendisinin de şeytan olduğunu homurdanıyordu. Gemide bulunanların pek çoğu onu böyle görmeye başlamıştı; bunlara o tarihe kadar Jackson ile ilgili anılarını hikâye ederken kendini aziz olarak yeniden bulmuş olan ikinci kaptan John Newton da dahildi. Ancak yüzen cehenneminden bahsederken Jackson kendisi ve Newton da aralarında olmak üzere genel olarak köle gemisi kaptanları hakkında büyük öneme sahip bir bilgi de veriyordu. İktidarlarının gücü kaçınılmaz olarak insanları denetim altına alma aracı olarak çektirdikleri zulüm ve acıya, kısaca saçtıkları dehşete bağlıydı. Kasten azap verilen bir yer olarak cehennemle isabetli ve yararlı bir benzetme kurulmasının, sonunda köle karşıtlarının yürüttükleri propagandada köle gemisi kaptanını şeytan diye tanıtmalarının bu kadar kolay olmasının nedeni buydu. Gine gemilerinin bütün reisleri şeytan değillerdi, ama hemen hepsinin içinde bir şeytan barınırdı. Bu bireysel bir kişilik ya da şahsiyet kusuru değildi. Yaptıkları iş ve onun hizmet ettiği geniş ekonomik sistem bunu gerektiriyordu.[61]

Newton bu gerçeği ömrünün sonlarına doğru anlayacaktı. Çok sayıda köle gemisinde denizci, zabit, kaptan ve ziyaretçi sıfatıyla bulunmuş, mesleği öğrenmiş ve çeşitli kaptanların uygulamalarını seyretmişti. Bu ticarette "birkaç dürüst ve vicdanlı adam" olduğunda ısrar ederdi. "Afrika gemilerinde basiret ve itibar sahibi, gemisinde doğru dürüst disiplin ve düzen sağlayan birkaç kumandan" tanımıştı, "ama farklı karakterde olanlar da fazlaydı." Jackson'ın da dahil olduğu o "fazla" arasında eziyet çektirme kaptanın gücünü belirleyen unsurdu, köle gemisi kaptanlarının geniş kapsamlı kültürüne de yansırdı bu.[62]

Newton her türlü zulmü görmüştü, en çok morları, mavileri ve kırmızıları. Kaptanlar hasta denizcileri tembellikle suçlar,

---

61 Newton'dan Phillips'e, kaynak Mary Phillips, *Memoir of the Life of Richard Phillips*, 29-31.

62 Bu kısım 6. bölümde sözü edilen arşivlere ve başlıca kaynaklara dayanmaktadır, blm. 6, notlar 1, 2 ve 3.

sonra da onları kırbaçtan geçirirlerdi, denizciler de kırbacı yedikten sonra ölürdü. Kaptanlar uzun süreli seferlerin sıkıcı saatlerinde denizcilere eziyet çektirerek eğlenirlerdi: "Anlaşıldığı kadarıyla boş vakitlerinde başlıca gayretleri ve zevkleri denizcileri, en azından hazzetmediklerini perişan etmenin yolunu bulmaktı." Elbette köleler için dehşet daha da katmerli olurdu. Kaptanlar kadın esirlere cinsel dehşet saçarlardı. Erkekler için de dehşet bir o kadar büyüktü ama farklı yöntemlerle uygulanırdı. Newton'ın tanık oldukları arasında "zavallıların çektikleri acıdan inleyecek halleri, hatta hayat emareleri kalmayana kadar insafsızca kırbaçlanmaları" da vardı. Esir tutulanların saatlerce kıvrandığını, günlerce cenderede can çekiştiklerini görmüştü. Tanıdığı bir kaptanın "dikkatini bir saniye olsun ayırmadan, ölümü nasıl daha sancılı kılabilirimin hesaplarını yaptığını" anlatmıştı.

Newton ne *Afrika Köle Ticareti Üstüne Düşünceler* adını verdiği kitapçığın okurlarına ne de huzurunda ifade verdiği Avam Kamarası'nın seçtiği komiteye köle gemisindeki dehşetin tamamını nakletmeyi göze almıştı. Fakat Temmuz 1788'de kölelik karşıtı Richard Phillips'a yazdığı özel mektupta her şeyi anlattı. Sözünü ettiği kaptanla birlikte sefere çıktığını açıkça belirtmişti; bu kaptan 1748-1749 arasında *Brownlow* gemisindeki cehennemin efendisi olan Richard Jackson'dı. Newton "ekseriya onun verdiği azabı bizzat kendi ağzından" duyardı. ("ekseriya" deyişinde üstü kapalı gurura dikkat etmek gerek.) Fiyaskoyla sonuçlanan bir ayaklanmanın ardından Jackson asi köleleri ölüm cezasına çarptırmış, sonra da cezalandırma biçimini seçmişti. İlk grubu

> derdest etmişti; yani baltayla önce ayaklarını, sonra dizden aşağı bacaklarını, derken kalçalarını kesti; aynı şekilde ellerini, sonra dirsekten aşağı kollarını, daha sonra omuzlarını, ta ki geriye dalları koparılmış ağaç kütüğü misali gövdeleri kalana dek; son olarak da kafalarını kopardı. Ameliyatına devam ederken pis kokulu uzuvlarla kafaları ana güvertede zincire bağlanmış tir tir titreyen kölelerin ortasına attı.

O ana dek saçtığı dehşet yetmeyince Kaptan Jackson ikinci grubun da cezasını verdi:

> Kafalarının üst kısmına tepesinden gevşek düğüm attığı bir urgan geçirdi, denizciler nokta derdi buna, düğümü öyle bol ve kısa tuttu ki adeta bir manivelaya benzedi: Kolu döndürdükçe düğüm sımsıkı oldu, adamın gözleri yuvalarından fırlayıp pörtledi; ziyadesiyle azap çektirdiğine hükmedince de kellelerini uçurdu.

Newton bu cezalandırma biçimlerini yalnızca duydu mu, yoksa kendi gözüyle mi gördü ya da bizzat katıldı mı, belli değil. Anlattıkları öyle canlı ki, sanki bir hikâye nakletmekten daha fazlasını yapıyor gibi. Aslında Newton'ın aktardığı belli bir olay, kölelerin başkaldırıp başlattığı fakat sonunda bastırılıp vahşice cezalandırılmalarından başka bir sonuç vermeyen *Brownslow* gemisindeki ayaklanma olabilir pekâlâ. Güvenlik kaygısı insanlığı alt etmişti. Eğer Newton bu korkunç uygulamalara katıldıysa (zaten bir geminin ikinci kaptanının muhtemelen infazcı olarak katılması kaçınılmazdı), bildiğini iddia ettikleriyle yaptıklarını karıştırmış olduğu tek olay bu olmasa gerek. *Afrika Köle Ticareti Üstüne Düşünceler*'inde cenderelerin kullanıldığını "görmüş" olduğunu yazmıştı, "dehşetengiz bir aletti, eğer somunu döndüren acımasız birinin eliyse, verdiği azap tahammül edilmez cinstendi." Dar ve teknik anlamıyla hakikat buydu: Newton cenderelerin nasıl çalıştığını "görmüş" bulunuyordu, *çünkü onları bizzat kendi kullanmıştı*, hem de çocuklara bile. Mary'ye yazdığı mektupta "kendi küçük hâkimiyetimin (hayat ve ölüm hariç) kayıtsız şartsız" sahibiyim diyordu. Fakat Kaptan Jackson hakkında anlattıklarından açıkça görüldüğü üzere, insan kendi cehennemine sahip olunca yaşam ve ölüm sorunları soyutlanamazdı.

Newton şiddetin, zulmün ve dehşetin neden köle ticaretinin özünde yattığını açıkladığı bir teori geliştirmişti. Hepsi olmasa bile Gine gemisi kaptanlarının çoğunun, bu ticaretle ilgili hiçbir tecrübesi olmayan herhangi birinin aklının alamayacağı kadar gaddar ya da Hıristiyan deyişiyle "taş kalpli" olduğunu söylüyordu. "Kolay kolay anlaşılmayan vahşilik Afrika köle gemisinde kaptandan başlayarak aşağı doğru yetki sahibi herkesin ruhuna işler (buna rağmen istisnalar olduğunu da gördüm.) Ticaretin ruhundan gelir bu, veba gibi bulaşıcıdır, ancak

birkaç kişi kaçıp kurtulabilir." Şiddet ve acı köle gemisine öyle yayılmıştı ki, insan "kargosunun" disiplin ve kontrol altında tutulması anlamına gelen "iş" bizzat "ahlak duygusunu bozmaya, her kibar ve insancıl yaradılışlı kimsenin kalbini çalıp her türlü hassasiyete karşı çelik misali sertleştirmeye" yatkındı. Böylece köle ticareti gerek zabitler gerekse tayfalar arasında duygusuz, katı bir vurdumduymazlık üretir ve çoğaltırdı.

En vahşi ve duyarsız mizaç kaptana, ahşap dünyanın hâkimine, "mutlak kumandayı" elinde bulunduran adama aitti. Ticaretin içinde "yetişmiş" olanlar açısından bilgi edinmekle yüreklerinin nasır tutması el ele giderdi. Newton, "Kaptanların pek çoğu bu iş içinde yetişmiş; reis olmadan önce çırak, kürekçi ve zabit gibi merhalelerden geçmiş, giderek ticaret hakkında edindikleri malumatla beraber zalim bir mizaç sahibi olmuşlardı." Kaptan Bowen'ın bir zabitin azgın şiddetini kısıtlamaya çalışırken fark ettiği üzere, "Liverpool'da mütemadiyen başlatılan" insan ticaretinde eziyet çektirmeyi öğrenmek ticaretin kendisini öğrenmenin doğal bir parçasıydı. Bowen adamın "tedavi edilemez" olduğuna karar verip ondan kurtulmuş, kendi de kaptanlık ettiği yegâne seferin başına geçmişti. Newton da hem denizcilere hem de kölelere uygulanan dehşet sisteminin parçası olmuş, yalnızca acımasızca şiddet uygulamakla kalmamış, bir de onu yüceltmişti.[63]

Newton'ın anlayışı ticaretin içinde yer alan daha pek çok kişininkini de yansıtıyordu. Kendi gemisindeki zabitlerden gemici William Butterworth'e göre, "onların nasır tutmuş kalplerini Kikloplar demirde dövmüş olabilirdi." Köle ticaretinden 1734 yılında Boston'da Hıristiyan olunca "kurtulmuş" gemici Silas Told, kaptanın insafsızlığı ve dehşetinin bireysel olmayıp sistemle ilgili olduğunu anlamıştı. Şaşırtan bir dürüstlükle kendinden şöyle söz ediyordu: "(Kaptanlık rütbesine terfi etmekle) Aralarında en kötü nam salmış şahıs kadar önde gelen bir vahşi olduğumu ispatlamışımdır herhalde." Bir "Afrikanus"

63 Kaptan Bowen'la röportaj, *Substance*, 47. Batı Hint Adaları'ndan bir geminin idaresindeyken bir köle gemisinin kumandasını alan ama alışıldık gaddarlığa yanaşmayan bir kaptana ilişkin yorumlar için bkz. Mr. Thompson ile röportaj, *age.*, 208-209.

olarak 1787-1788 arasındaki köle ticareti hakkında yazarken William Leigh de aynı noktaya değinmişti. Söz konusu olan, kaptan sıfatıyla "bazı kimselerin insafsız sevk ve idaresi" değildi. Bu daha çok "sistemin genel insafsızlığıydı." Richard Jackson'ın *Brownlow* gemisindeki cehenneminin asıl anlamı buydu.[54]

64 *Three Years Adventures*, 41; *Account of the Life*, 84; Africanus, *Remarks on the Slave Trade*, 47-48.

8

DENİZCİNİN DEVASA MAKİNESİ

1775 yılında bir sabah saatlerin beşi vurduğu zifiri karanlıkta Liverpool'un liman sokaklarında yürüyen iki adam keman sesi duymak için kulak kesilmişlerdi. Biri köle gemisinin kaptanı, diğeri de doktoruydu muhtemelen; insan kargosu yüklemek üzere Afrika'da Cape Mount'a, oradan da yüklerini boşaltacakları Amerika'daki plantasyonlara doğru Atlantik Okyanusu'nu geçecek köle gemisine "tayfa bulmaya çıkmışlardı" birlikte. Çok geçmeden aradıkları sesi duydular, hangi evden geldiğini tespit ettiler, "tabiatıyla bu saatte o evde ayakta olanların denizcilerden başka kimse olamayacağına hükmetmişlerdi."[1]

Köle ticaretinde çalıştıracak adam almak için uygun bir zaman değildi, onlar da bunun farkındaydılar. Liverpool'da gerginlik tırmanıyordu, köle tacirleri ücretlerde kesintiye gidince binlerce öfkeli denizci tam da onların yürüdükleri so-

1 "Anonymous Account of the Society and Trade of the Canary Islands and West Africa, with Observations on the Slave Trade" (tarih yok ama 1779-1784), Add. Ms. 59777B, BL. Yazarın seferde hastaları tedavi etmesi pratisyen doktor olduğunu akla getirir.

kaklara akın etmişlerdi. Gelin görün ki mürettebatı kurmaları gerekiyordu, böylece tedirgin adımlarla kapıdan girip keman gıcırtısına doğru ilerlediler. İçeride işletmeci kadını buldular, uyuyordu ya da kendinden geçmişti, belki de birisi onu oraya devirmişti, çünkü "başı açık, gözkapakları kömür gibi kapkara, alının bir köşesinde koca bir şiş ve burun deliklerinden akan kan çenesine bulaşmış" halde bir sandalyede oturuyordu. Yanı başında bir adam vardı, kocası olduğunu tahmin ettiler; baş aşağı duran bir masayla sağa sola saçılmış boş içki bardaklarının, dörtte bir galonluk bir tenekenin, yarım litrelik bir şişenin yanında yatıyordu. O da berbat durumdaydı. Peruğu yandaki bacanın arkasına atılmıştı, ceketi üstünde değildi, elinde kırık bir pipo duruyordu, çorapları bileklerine kadar inmişti, morarmış kaval kemikleri görünüyordu. Deniz zabitleri bu ikisinden uzaklaşıp müziğin geldiği yere doğru ilerlediler, "musiki varsa bakmak lazım." Birkaç basamak çıktıktan sonra üst kata varmışlardı, "aralık kapı bizi içeriye göz atmaya davet ediyordu."[2]

Kör bir kemancıyla "gömleği ve pantolonuyla odanın etrafında hoplayıp zıplayan" tek başına bir denizci gördüler. Dans eden gemici ziyaretçileri hemen fark etmemişti, ama derken odanın etrafındaki "devriâlemlerinden" birinde durdu, onları süzerek öfkeli bakışlar yöneltti. Sivri bir dille ne istediklerini sordu. "Uluorta konuşmak tehlikeli olur," diye açıkladı doktor, bunun anlamı bir köle gemisine tayfa aradıklarıydı, onlar da gideceği istikamet saklı tutulan bir gemide çalışacak birini aradıklarını "usulca ima ettiler."

Denizci "Sürüsüne Bereket Yeminlerle" cevap verdi, aptallıkları yüzünden gelenleri azarladı. Belli ki "gece boyunca dans ederek bir kemancıya refakat etmek ve gün boyu dilediği kadar uyumak varken denize açılacağını düşünecek" kadar az şey

2 Eleman alma tarihi olarak (birkaç yıl sonra kitabı yazdığı zaman belirttiği gibi nisan yerine) yazarın "son huzursuzluklar meydana geldiği esnada" sözlerine dayanarak 1775 yazı sonları düşünülmüştür. Bkz. R. Barrie Rose, "A Liverpool Sailors' Strike in the Eighteenth Century", *Transactions of the Lancashire and Cheshire Antiquarian Society* 68 (1958), 85-92; "Extract of a Letter from Liverpool, Sept. 1, 1775", *The Morning Chronicle and London Advertiser*, 5 Eylül 1775, yeni basım Richard Brooke, *Liverpool as it was during the Last Quarter of the Eighteenth Century, 1775-1800* (Liverpool, 1853), 332.

biliyorlardı gemiciler hakkında. Hayır, ekonomik koşullar gerektirmedikçe denize açılmayacaktı, hem cebinde hâlâ 15 şilin vardı. Yakında o parayı da harcayacaktı nasıl olsa, "bugün suyunu çeker diye tahmin ediyorum, ama ehemmiyeti yok!" Daha dans edecekti.

Kaptanla doktor kulak kesilmişlerdi, bunların "itiraz edilmez sebepler" olduğuna karar verdiler. Arkalarını dönmüş oradan ayrılmak üzereydiler. Fakat gemici "Hey, durun Beyler," diye seslendi. "Aşağıda gördüğünüz gözleri morarmış o...pu karı var ya, beni yarın sepetlemek için tezgâh kurmuş," dedi, yani ondan kurtulmak için dolap çevirdiğini, onu polis memuruna teslim edip borçları yüzünden kodese tıktıracağını söylemek istiyordu. Kadın bütün Liverpoollu patronlarla patroniçelerin yaptığı gibi denizciyi Gine seyahatine çıkacak bir gemiye satmış, borcuna karşılık da iki üç aylık ücretini avans olarak cebine indirmişti. Eğer beyler yarın yine gelme zahmetine katlanırlarsa, belki "Karıya bir oyun oynar" ve o pis tezgâhını daha kuramadan şehri terk edebilirdi. Denizci arkasından "istikamet neresi diye sormayı unuttum," dedi, ama sonra boş ver dercesine elini salladı. Derken kendi âlemine dönerek bağırdı: "Hadi çal be kör herif!"

Burada neredeyse basmakalıp özellikler sergileyen neşeli denizci modeli vardı; dans eden, eğlenceye düşkün, ağzı bozuk, "baldırı çıplak," yarını düşünmeyen biriydi işte. Burada ayrıca cebindeki paranın ona sağlayabildiği kadar başına buyruk özgür bir insan ve sözüm ona üstleriyle patronu olacak kimselere saygı duymayan biri vardı. Afrika'ya gider miydi? Belki. Olmaz, diye kesip atmamıştı. Nerede akşam orada sabah anlayışıyla, çalışacağı geminin onu nereye götüreceğine önem vermediğini ima etmişti. Onu yatacak bir ranza aramaya iten nedenler aslında ekonomikti. Proleter olarak alacağı ücrete bakardı. Cepleri boşaldığında yine denize açılacaktı.

Böyle karşılaşmalar daha çok savaş ortamında olurdu, apayrı ama birbiriyle alakalı iki tür savaş ortamında. İlki uluslar arasında yaşanan savaştı ki, 18. yüzyılda yaygındı. Aslında Britanya ile onun Amerika'daki kolonileri piyasaları, ticareti ve imparatorluğu ele geçirmek için 1700 ile 1807 arasındaki dö-

nemin neredeyse yarısında çoğu zaman Fransa ve İspanya'ya karşı sürekli savaş halindeydiler. Köle gemisine tayfa arayan adamlar 1775 yılında Liverpool'da dans eden denizciyle konuştukları sırada, Amerikan Bağımsızlık Savaşı'na dönüşecek çarpışmalar çoktan başlamıştı. Britanya topyekûn askeri seferberliğe soyunmuştu.

Seferberlik sınıflar arasında eskiden beri süren, daha az resmi ikinci tür bir savaşı kızıştırmıştı; bir yanda kraliyet memurları, yargıçlar, tacirler, kaptanlar ve zabitler, diğer yanda denizciler denizcilikte işgücü piyasasını elde etmek adına savaşıyorlardı. İlk grup kendi savaş, ticaret ve korsan gemilerine tayfa bulmak için mücadele veriyordu ve bu grubun toplu olarak bizzat denizcilerle çekişmesi kadar, denizcileri istihdam etme hakkı uğruna kendi aralarında dövüştükleri de nadir görülen bir durum değildi. İşgücü için yaşanan bu savaş içerisinde denizci de kendi özerkliği ve çıkarları için savaşırdı.

Dans eden denizci köle gemisine katılmış mıydı? Doktor bundan söz etmiyor. Ama onu gibi binlercesinin katıldığı açıkça görülüyor. Tacirlerle kaptanlar her geçen yıl şu ya da bu biçimde Afrika'nın batı sahillerine yol alan düzinelerce gemiyi yüzdürecek işçiler bulmayı başarırlardı. Yenidünya'ya 3,5 milyon köle nakledebilmek için istihdam ettikleri mürettebatın sayısı 350.000'yi buluyordu. Bunların yaklaşık üçte biri, özel teşvikler aldıkları için aynı yolculuğu adi gemicilere kıyasla daha çok yapan zabitler ve vasıflı işçilerdi. Bunların her birinin üç sefere çıktığını farz edersek, vasıflı deniz zabitleri aşağı yukarı 35.000 kişilik bir çekirdek kadrodan oluşuyordu. Adi gemi adamları da (çıraklarla karacılar dahil) bir ya da iki sefer (ortalama bir buçuk) yapmışlarsa toplam sayıları 210.000 civarındaydı.

Tacirler ve kaptanlar bunun üstesinden nasıl gelmişlerdi? Denizcilik işgücü piyasasını ele geçirme savaşını ya da en azından köle ticaretindeki ekonomik hedeflerine ulaşacak kadar çok zaferi nasıl kazanmışlardı? Çalışma koşullarının acımasız, ücretlerin düşük, beslenmenin yetersiz olduğu, ister kaza sonucu olsun, ister aşırı disiplin merakı yüzünden, isterse kölelerin başkaldırması sırasında veya hastalıktan, ölüm teh-

likesinin tavan yaptığı bir ticarette çalıştıracak binlerce işçi bulmayı nasıl başarmışlardı? Bu bölümde köle ticaretindeki denizcilerin ortaklaşa çalışmaları ve deneyimleri irdeleniyor, buna bağlı olarak denizci şair James Field Stanfield'in yaşamı ve yazıları daha geniş bir bağlam içerisine oturtuluyor. Bu savaşın, paranın, sosyal sınıfların, şiddetin, ırkın ve ölümün hikâyesi; denizciler açısından bunların hepsi Stanfield'in "dev makine" dediği yüzen işyerinde birleşiyor.[3]

Limandan Gemiye

Denizcilikte işgücü piyasası uğruna verilen savaşı incelerken köle gemisine tayfa yerleştirmeyle ilgili doktorun vardığı sonuçlar da Stanfield'in anlattıklarını tekrar etmektedir. "İnsanları nakletme gayreti" ona göre "tahammül edilmez bir seyahatin en tahammül edilmez" kısmıydı. Denizciler Gine ticaretinden hoşlanmazlardı; uzun süre kapalı kalmaktan ve zabitlerden "kötü muamele" görmekten nefret ederlerdi. Cebinde 15 şilinle dans eden adam gibi denizcilerin çoğu, "ceplerinde sadece çeyrek peni olsa dahi, mecbur kalmadıkça bilhassa Gine'ye [asla] gitmezlerdi." Ancak bütün paralarını harcadıktan ve pansiyoncu bir kadına dağlar kadar borç yaptıktan sonra ve ancak hapse atıldıktan ya da atılma tehdidiyle karşı karşıya kaldıktan sonra Gine seyahatine çıkmayı, onu da "hürriyetlerinin bedeli" olarak kabul ederlerdi. Bu şartlar altında bile denizciler "mahpustan kurtulmak şöyle dursun [bilakis] farklı bir mahpus hayatı" yaşarlardı, "zira kodesten çıkarılıp apar topar götürüldükleri gemi Sahile, umumiyetle Batı Hint Adaları'na varana kadar kıyıya çıkma ümidinin zerresi dahi olmazdı." Hem köle ticareti yanlısı doktor hem de kölelik karşıtı denizci, Gine gemisinde hizmet etmenin hapishaneyi aratmadığında hemfikirdiler.[4]

---

3 Bu bölümün tamamını köle ticaretindeki gemicilerle ilgili eşsiz bir araştırma yapan Emma Christopher'a borçluyum: *Slave Trade Sailors and their Captive Cargoes, 1730-1807* (New York: Cambridge University Press, 2005).

4 "Anonymous Account of the Society and Trade of the Canary Islands and West Africa, with Observations on the Slave Trade" (tarih yok ama 1779-1784), Add. Ms. 59777A, 3-5. Christopher'ın vardığı başlıca sonuç denizcilerin köle ticaretinden hoşlanmadığıdır: *Slave Trade Sailors*, 26-27.

Kendini nasıl köle gemisinde bulduğunu anlatan çok sayıda denizci vardı. Bunlardan biri de bu işe gönüllü olan William Butterworth'dü, daha çocuk yaşta kuzenini Kraliyet Donanması üniformasıyla görünce, gelecekte onun gibi bir denizci olmak istediğine karar vermişti. 1786'da evden kaçıp Liverpool'a gitti, orada önce bir gemici simsarıyla, daha sonra da köle ticareti konusunda kulağını çeken eski tüfek bir denizciyle tanıştı. Adamın söylediklerine karşı gelemeyen Butterworth eşi benzeri olmayan saflığıyla sormuştu: "Madem diğerleri hayatlarıyla servetlerini tehlikeye attılar, ben niye atmamayım?" Böylelikle mürettebata yazıldı.[5] Shields ile Londra arasında gelip giden kömür teknelerinde yaptığı yirmi seferle 22 yaşında emektar bir denizci olan William Richardson, Thames Nehrinde gözüne kestirdiği "fiyakalı gemiye" hayran kalınca nereye gittiğine aldırmadan tayfa yazıldı.[6] John Richardson içkiye düşkünlüğü, ayaklanma çıkarıp kodese tıkılma alışkanlığı yüzünden asteğmen rütbesini kaybedip Kraliyet Donanması'ndan atıldı. Bir köle gemisine katıldı ama yanında ne bir gemici sandığı vardı ne de giysi.[7]

Diğer gemi adamlarının köle gemilerinde çalışmasıysa kendi tercihleri dışında gelişmişti. Silas Told çırak olarak denize açıldığında 14 yaşındaydı. Efendisi onu üç kere Batı Hint Adaları seferine götürdükten sonra, Gine'ye doğru yelken açacak

---

5 *Three Years Adventures*, 6-10. Isaac Parker "Gine sahilinde maceraya çıkmayı hayal ediyordum," diye anlatmıştı. Nicholas Owen ise "evvelden hiç görmediğim şeyleri görmeyi arzuluyordum," demişti. Bkz. Isaac Parker'ın ifadesi, 1790, *HCSP*, 73:137; Nicholas Owen, *Journal of a Slave-Dealer: "A View of Some Remarkable Axedents in the Life of Nics. Owen on the Coast of Africa and America from the Year 1746 to the Year 1757*, ed. Eveline Martin (Boston: Houghton Mifflin, 1930), 43.

6 Albay Spencer Childers (ed.), *A Mariner of England: An Account of the Career of William Richardson from Cabin Boy in the Merchant Service to Warrant Officer in the Royal Navy [1780 to 1819] as Told by Himself* (Greenwich: Conway Maritime Press, 1970), 41-42. *Spy*'ın seyahatiyle ilgili bkz. *TSTD*, #83598.

7 Robert Barker, *The Unfortunate Shipwright & Cruel Captain* (Londra, 1756); Robert Barker, *The Unfortunate Shipwright, or, Cruel Captain, being a Faithful Narrative of the Unparalleled Sufferings of Robert Barker, Late Carpenter on boar the Thetis Snow of Bristol; on a Voyage from thence to the Coast of Guinea and Antigua* (ilk baskı 1760; yeni baskı Londra: "Sadece bizzat Mağdurun şahsı tarafından neşredilmiş bulunmaktadır", 1775), 5-6, 8. Richardson sonradan isyanı desteklemek suçuyla tutuklanmadan önce üçüncü zabitliğe terfi etmişti. Sefer sırasında hayatını kaybetti.

olan *Loyal George*'un kaptanı Timothy Tucker'ın yanına vermişti.[8] Thomas Thompson ise Batı Hint Adaları'na gidecek bir gemiye yazıldıktan sonra "oyuna gelip Afrika'ya götürülmek" üzere olduğunu anlayacaktı.[9] Başka bir fırsat yakaladıklarında, kaldığı evin sahipleri borçlarını bahane ederek onu "kıskıvrak bağlamış", hapse attırdıktan sonra lanet ettiği azılı bir kaptanın idaresindeki bir gemiyle Gine seferine gitmeye mecbur bırakmışlardı.[10] On kez köle avına çıkan Henry Ellison'a göre bazı denizciler gönüllü olarak köle ticaretine giriyorlardı, fakat "büyük çoğunluğu bunu ihtiyaçtan yapardı." Kimi başka iş bulamadığı için mecburen girerdi, kimi borçları yüzünden ve hapse atılmaktan kurtulmak için. Ellison bu durumda çok adam tanımıştı, onları "iyi gemiciler" olarak bilirdi.[11]

Köle ticaretindeki gemiciler çok çeşitli sosyal ortamlarda büyümüşlerdi; yetimhanelerden, hapishanelerden gelenler de vardı, işçi sınıfının saygın ailelerinden, hatta orta sınıf ailelerden gelenler de. Fakat 18. yüzyılda genel olarak denizcilerin Britanya ve Amerika'nın en yoksul meslek gruplarından geldikleri kanısı yaygındı, öyleyse ilk gruba mensup olanlar ikincisinden çok daha fazlaydı. Zaten John Newton köle ticaretindeki gemicileri "Memleketin süprüntüleriyle döküntüleri" ve "hapishanelerle sırça köşklerin" kaçkınları diye tarif ediyordu. Buna ek olarak çoğunun (Told gibi) "ekseriyetle denizci olarak yetiştirildiğini" ama bazılarının da (Butterworth gibi) "anababalarına veya efendilerine tahammül edemeyen veletler," dolayısıyla (Richardson gibi) "vakitsiz kötü alışkanlıklarıyla daha şimdiden hayatlarını mahvetmiş" adamlar olduklarını söylüyordu.[12] Hugh Crow büyük ölçüde aynı fikirdeydi. Onun

---

8 *An Account of the Life*, 2-3, 10, 19. Bkz. *TSTD*, #16490. Mirasyedi babası aile servetini çarçur ettikten sonra Nicholas Owen köle gemisiyle denize açılmıştı. Bkz. Owen, *Journal of a Slave-Dealer*, 1.

9 Mr. Thompson ile röportaj, *Substance*, 24. Boston'dan ayrılırken köle gemisinin istikametine ilişkin aldatılan mürettebatla ilgili bkz. *Commercial Advertiser*, 24 Eylül 1799.

10 *Age*. 1787 yılında *Benson* gemisindeki 13 gemicinin orada bulunma sebebi limanda borç batağına saplanmalarıydı. Bkz. Anekdot X, *Substance*, 133.

11 Henry Ellison ile röportaj, *Substance*, 38.

12 John Newton Letter-book, ("A Series of Letters from Mr. —— to Dr. J—— [Dr. David Jennings]", 1750-1760, 920 MD 409, LRO. Adi denizciler 18. yüzyıl Britan-

gemilerinde hizmet eden "Beyaz köleler" esasında "cemiyetin döküntüleri"ydi. Kimi hapishane kuşuydu, birkaçı tek tük denizcilik terimleri öğrenip sahte beyanlarla gemiye yazılmış karacılardı, onlardan daha küçük bir grup da bir baltaya sap olamamış beyzadelerdi.[13] Köle tacirlerinden James Penny'ye kulak verirsek, Liverpool gemileriyle giden karacılardan bazısı şehir proletaryasıydı, Manchester gibi "imalat şehirlerinden gelen aylak insanlar."[14]

Köle ticaretinin savunucuları köle gemilerine çalışmaya giden karacıların çok sayıda olduğunu vurgulamışlardı. Bazılarının iddiasına göre böyleleri mürettebatın yarısını, hatta daha fazlasını oluştururlardı.[15] Tecrübesiz karacılar köle gemilerinin mürettebat listelerinde boy gösterirlerdi ama sayıları fazla olmazdı. William Seaton 1775 yılında *Swift* gemisiyle yelken açtığında yanına yalnızca iki tane almıştı. İşgücü talebinin doruğa tırmandığı ve karacıların aranan adam oldukları savaş yıllarında (1780-1781) çıkılan bir seferde *Hawk* gemisinin 41 mürettebatından sadece 3'ü karacıydı.[16] Denizde karacı olarak çalışmaya başlayanlar seferden sefere hiyerarşinin üst basamaklarına çıkıyor, her ikisi de düşük ücret alan "yarı de-

---

ya'sında alt tabakadan sayılırdı. Gregory King (1688), Joseph Massie (1760) ve Patrick Colquhoun (1803) tarafından ortaya konan siyasal aritmetik de bunu açıkça ortaya koyar. Bkz. Peter Mathias, "The Social Structure in the Eighteenth Century: A Calculation by Joseph Massie", *Economic History Review*, New Series, 10(1957), 30-45. 18. yüzyıl Amerika'sındaki durum için bkz. Billy G. Smith, "The Vicissitudes of Fortune: The Careers of Laboring Men in Philadelphia, 1750-1800", *Work and Labor in Early America* içinde, ed. Stephen Innes (Chapel Hill, 1988), 221-251.

13 *Memoirs Crow*, 169.

14 James Penny'nin ifadesi, 1789, *HCSP*, 69:118.

15 [Robert Norris], *A Short Account of the African Slave Trade, Collected from Local Knowledge* (Liverpool, 1788), 14; John Knox'ın ifadesi, 1789, *HCSP*, 68:150; Thomas King'in ifadesi, 1789, age., 68:321. Lord Sheffield adamların üçte ikisinin karacı olduğunu belirtir. Bkz. Sheffield, *Observations on the Project for Abolishing the Slave Trade, and on the Reasonableness of attempting some Practicable Mode of Relieving the Negroes* (ilk baskı Londra, 1790; ikinci baskı Londra, 1791), 18.

16 "Wage Book for the voyage of the ship *Hawk* from Liverpool to Africa, John Small Master", 1780-1781, William Davenport Archives, Maritime Archives & Library, MMM, D/DAV/3/4. Bkz. *TSTD*, #91793, #81753.

nizci," "üç çeyrek denizci" ve nihayet vasıflı gemiciler oluyorlardı.[17]

James Field Stanfield, köle gemisine mecburiyet veya zorlamayla bağlantılı da olsa kendi istekleriyle katılan gemicilerin sayısını yabana atmıştı. Simsarlar denizcileri Gine kaptanlarına "satmak"la kalmaz, William Butterworth örneğinde olduğu gibi onları kendi rızalarıyla teslim ederlerdi. Thomas Thompson, pansiyon sahiplerinden biri kendisini kodese tıktırınca Gine gemisine gitmeyi "kabul" etmişti. Yoksul bir denizci açısından bir köle gemisinde barış zamanı ayda 40 şilin ya da savaş zamanında aylık 60, hatta 70 şiline, dolayısıyla ikisi de diğer ticaret dallarında verilenden %20 ila 25 arası daha yüksek ücret karşılığında kendine yatacak bir yer bulmak ihtiyaca bağlı tercih sebebiydi. Aynı denizci sefer süresince yiyeceğini de (kalitesi kuşkulu bile olsa) garantiye alırdı. Köle tacirlerinin pek çoğu denizcilerin ücretlerinden bir bölümünü eşlerine ya da annelerine ayırmalarına izin verirlerdi, onlar da bunu her ay geminin yola çıktığı limandan alırlardı. Çoğu zaman yasak olmasına rağmen, çok az parası olan ve köle gemisine yazılan adamlar kendi başlarına ticari işler çevirme planları yaparlardı; yanlarında çakı ya da dantelli şapkalar gibi yerli ürünler taşır, bunları Afrika'da daha değerli mallarla (örneğin bir papağan veya bir fildişi parçası) takas ederlerdi.[18]

Köle ticareti her şeyden önce peşin para, iki ya da üç aylık ücretlerin önceden ödenmesi demekti. Denizcileri hiç hazzetmedikleri bu ticarete girmeye kandırmanın püf noktası buydu.

17 "Wage Book for the Voyage of the Ship Essex from Liverpool to Africa and the West Indies, Captain Peter Potter", 1783-1784; "Wage Book for the Voyage of the Ship Essex from Liverpool to Africa and Dominica, Captain Peter Potter", 1785-1786, William Davenport Archives, Maritime Archives & Library, MMM, D/DAV/3/5, D/DAV/3/6.

18 Köle ticaretinde çalışan denizcilerin ücretlerine ilişkin düzenli bir araştırma yapılmamıştır, dolayısıyla burada okuduklarımız izlenimlere dayanır. 18. yüzyılda her türlü ticaret alanında çalışmış denizcilerin ücret oranları için bkz. Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (Londra: Macmillan, 1962), 135-137; Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750* (Cambridge: Cambridge University Press, 1987), Ek C, 304-305. Gemicilerin kazanç kapısı olan özel alım satımlara değindiği anlaşılan bir yorum için bkz. "Diary and Accounts, Commenda Fort, In Charge of William Brainie, 1714-1718", kaynak Donnan II, 190.

Adi bir denizci (1760'ta) 4 ila 6 sterlin arası kazanırdı, bugünkü değeri 1000-1500 dolar arasında olan bu rakam yoksul birine göre, bilhassa dardaysa ve doyurması gereken bir ailesi varsa yüksek bir meblaydı. Bazen parayı arkadaşlarıyla çılgın, deli dolu içki âlemlerinde yerdi. Liverpool gümrüğündeki tahsildar, 1788 yılında Parlamento huzurunda bu noktaya değinecekti. Denizciler yarınlara aldırmayıp günü kurtarmaya bakan "Birtakım düşüncesiz Adamlar" olduklarından, denize açılmadan önce aldıkları ön ödeme "ekseriyetini o tarihe dek katedilmiş en tehlikeli mesafelere götürürdü." Kanaati ne kadar klişeleşmiş olsa da tahsildar önemli bir gerçeğe parmak basmıştı. Hiç başka geçim kaynakları olmayan proleterler olarak denizciler, bedeli ne kadar yüksek olursa olsun nakit para isterlerdi, buna ihtiyaçları vardı.[19]

Köle ticareti sınıf atlama olanaklarını da doğururdu, gelgelelim tarihçi Emma Christopher'ın da altını çizdiği üzere bunlar sınırlı kalırdı. Her türlü ticarette olduğu gibi tepedeki adamların ölmesinin ve tepetaklak yuvarlanmasının hiç de az görülmediği Gine ticaretinde vasıflı ve hırslı olanların yüksek mevkilere gelmeleri işten bile değildi. Silas Told çırak olarak çıktığı üç seferin ardından bir çırpıda topçu oluvermişti. On seyahatin ardından hızla çıraklıktan yukarı mevkilere terfi ettiğini 1790 yılında Henry Ellison'ın kendisi de doğruluyordu: "Topçuluk görüp göreceğim [mevkilerin] en yükseğiydi, zabit olacak tahsilim yoktu." Yoksullar ile bir parça eğitim almış olanları ayıran duvara toslamıştı, oysa seyrüsefer ve hesap kitap tutmak için az da olsa eğitim şarttı.[20]

Köle ticaretindeki denizciler "yerkürenin dört bir tarafından" gelerek "rengârenk mürettebatı" oluştururlardı. Çoğu, belki çoğunluğu, geniş anlamıyla Britanyalıydı, diğer bir de-

19 "Answers from the Collector and the Comptroller", 1788, *HCSP*, 69:161. Kendileri seferdeyken ücretlerinin bir kısmının eşlerine verilmesini isteyen denizciler için yapılan düzenlemelere örnekler için bkz. kocası adına Ellen Hornby'ye yapılan ödemelerin makbuzu, 1785-1786, D/DAV/15/5/4, ile kocası adına Mary Lowndes'a yapılan ödemelerin makbuzu, 1786, D/DAV/15/2/13, Miscellaneous Items from the William Davenport Archives, Maritime Archives & Library, MMM.

20 *Account of the Life*, 58; Henry Ellison'ın ifadesi, 1790, *HCSP*, 73:381-382.

yişle İngiltere, İskoçya, Galler, İrlanda ve denizaşırı diyarlardaki Britanya kolonilerinden ya da yeni ülkelerden gelmişti. Fakat gemilerde yüksek sayıda Avrupalı, Afrikalı, Asyalı (daha çok laskarlar yani Hint ordusundan gelenler) ve daha başkaları vardı. *Bruce Grove* gemisinde mürettebat sayısı 31'di. Bunlar arasında 4 İsveçli, 1 Portekizli, 1 Doğu Hintli (laskar) ve bir de dillere destan Zenci bir aşçı vardı. *Tartar* adında bir Amerikan gemisinin konşimentosu 14 kişilik daha küçük çapta bir mürettebatı olduğunu gösteriyordu, fakat onda bile mürettebat daha az renkli değildi; Massachusetts'tan South Carolina'ya kadar Birleşik Devletler'in kıyı şeridinden, Danimarka, Fransa, Prusya, Sicilya ve İsveç'ten gelenler bulunuyordu. Örneğin bakırcı Santo Domingo adasından, yani yeni kurulan devrimci Haiti Cumhuriyeti'nden gelme "hür bir adamdı"; aşçıysa geminin rotasının çevrili olduğu Afrika'nın Windward Sahili'nde Rio Pongas'ta doğmuştu.[21]

Afrika kıyılarından köle gemilerine *Tartar* gemisindeki aşçı gibi çok sayıda adam katılırdı. Fante'ler ve Kru'lar gibi bunların çoğu denizcilik tecrübesine sahiptiler. Bir de okyanus aşırı seyahate çıkanlar vardı. Kaptan John Smale ve mürettebatının idaresinde 1780-1781 yıllarında Liverpool'dan Altın Sahili'ne, oradan Cameroons Nehri'ne, St. Lucia'ya seyreden *Hawk* gemisinin maaş bordrosuna bakınca Ackway, Lancelots Abey, Cudjoe, Quashey, Liverpool ve Joe Dick isminde, hepsi de bu sefer karşılığında ücret almış "fantiler" oldukları görülür. Bunlardan 4'üne daha Afrika sahilindeyken altınla ön ödeme yapılmıştı. Afrika kökenli hür denizciler de Avrupa ve Amerika limanlarından demir alan gemilere çalışmaya girerdi; bunun önemli sebeplerinden biri iş bulma olanaklarının görece kı-

21 [John Wells], "Journal of a Voyage to the Coast of Guinea, 1802", Add. Ms. 3, 871, Cambridge University Library, dosya 1; Samuel Robinson, *A Sailor Boy's Experience aboard a Slave Ship in the Beginning of the Present Century* (ilk baskı Hamilton, İskoçya: William Naismith, 1867; yeni basım Wigtown, İskoçya: G.C. Book Publishers Ltd., 1996), 14; Case of the *Tartar*, 1808, Donnan IV, 585; Christopher, *Slave Trade Sailors and their Captive Cargoes*, blm. 2, "The Multiracial Crews of Slave Ships", 52-89. Ayrıca bkz. üç ek, "Black Sailors on Liverpool Slave Ships, 1794-1805", "Black Sailors on Bristol Slave Ships, 1748-1795" ile "Black Sailors on Rhode Island Slave Ships, 1803-1807", 231-238.

sıtlı kalması ve denizcilikte istihdam edilmeyi daha kolay ve elverişli görmeleriydi. James Field Stanfield, böyle adamların gerekçelerini de kendinden daha yoksul denizcilere paranın ne kadar cazip geldiğini de anlamamış olabilir, zaten tercihin rolünü küçümsemesinin, çoğunun mecbur kalıp ihtiyaçtan bu işe girdiğini görememesinin nedeni de buydu.[22]

Sıradan Denizcinin Kültürü

Köle gemisiyle uzaklara giden her denizci bunu derin sınıf ilişkileri içerisinde yapardı. Üstüne becerebildiği en güzel yazısıyla X işareti koyarak da olsa bir tacirle ve bir kaptanla sözleşme imzalayarak nakit ücret karşılığında sefer süresince çalışacağına söz verirdi. Ondan sonraki 10 ila 14 ay boyunca gemideki sosyal yaşamı tecrübe ederdi: Afrika ve Amerika'ya giderlerken yolda envai çeşit işler görür; katı hiyerarşi ve disiplin kuralları altında yaşar, karnını doyurur ve uyurdu. Gemideki bölünmüş sınıflı minyatür toplumun bir parçası haline gelirdi.[23]

Öte yandan her denizci gemiye bağımsız bir birey olarak gelmezdi. Samuel Robinson'ın 1800 ile 1804 yılları arasında çocukken köle gemileriyle çıktığı iki sefer sırasında keşfettiği üzere, çoğu zaman gemiye gelirken güçlü ve benzersiz bir kültürün mensubu gibi davranırlardı. Robinson denizcilerin kendilerine göre (bol bol deyim ve metaforlar kullanarak) konuştuklarını, kendilerine göre (sallanan güvertelerde dengeyi sağlamak için geniş adımlarla) yürüdüklerini ve dünyaya bakışlarıyla gösterdikleri tepkilerin de yine kendilerine özgü olduğunu öğrenmişti. Bunların hepsi yaptıkları ortaklaşa ve

22 Wage Book of *Hawk*, 1780-1781, D/DAV/3/4; *TSTD*, #81753. Abey'in ikinci zabit Hugh Lancelot'a ait olduğu, belki de onun "hususi" kölesi olduğu görülmektedir. Siyah denizciler için bkz. Christopher, *Slave Trade Sailors*, 57-58, 70-73; Julius Sherrard Scott, III, "The Common Wind: Currents of Afro-American Communication in the Era of the Haitian Revolution", doktora tezi, Duke University, 1986; W. Jeffrey Bolster, *Black Jacks: African American Seamen in the Age of Sail* (Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1997).

23 Bu ve devamındaki dört paragrafın dayanağı Robinson, *A Sailor Boy's Experience*, 24, 32-33, ile Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, blm. 2.

tehlikeli işin gereğiydi. Gemi adamları canlarını birbirlerine emanet ederlerdi, sosyal tavırları ve ilişkileri bu temel gerçeğin yansımasıydı. Robinson onlar ile "biraderleri ve tekneleri arasında güçlü bağlar" kurulduğunu kaydetmişti. Dayanışma şarttı, zaten "Birimiz hepimiz için" denizciler arasında en revaçta olan deyişti.

Robinson aynı zamanda denizcilerin işlerine de çok bağlı olduklarından söz ediyordu, yaşama şevki olan bir adam ancak denizci yaşantısı sürebilirdi. Bu kültürün dışında kalanlara kaba davranılabilirdi, zaten davranılırdı da. Denizciler acemi denizcilere pek itibar etmezlerdi, ha deyince kavgaya tutuştukları askerleri hor görmeleriyle nam salmışlardı. Bu durumun Afrikalılar, özellikle de iç bölgelerden gelenler açısından büyük önemi olurdu. Gemide çıraklar, oğlanlar ve yeniyetmeler düzenli olarak eşek şakasına maruz kalır, sıra dayağına çekilir, hatta bazen işkence görürdü. Ama zamanla yeni gelenler de açık deniz adamlarının dünyasına dahil olurdu; bu kısmen işi öğrenerek, kısmen de giriş ve kabul ayinine katılarak olurdu. Örneğin, ilk uzak yol seferi sırasında Yengeç Dönencesi, ekvator ya da "hudut geçildiğinde" Kral Neptün tarafından vaftiz edilirlerdi. Emma Christopher denizcilerin farklı farklı ülkelerden, kültürlerden ve ırklardan gelen ırgatları aralarına almak için "hayali akrabalıklar" uydurduklarından söz eder. Rengârenk nitürettebat, işinde tek renk olurdu. Ne de olsa "denizci biraderlerdi."

Denizci olmayı öğrenmek korkusuzca tehlikeye atılmayı ve yoksunluk içinde yaşamayı öğrenmek anlamına geliyordu. Dolayısıyla, Robinson'ın da belirttiği üzere, denizcilerin kültürel hedefi sağlam vücut ve sağlam kafaydı: "Denizci sınıfının neşeli, tasasız mizacı, her şeye iyi tarafından bakma hevesi, ileride kendilerini bekleyen dalgaları akla getirmeye gönülsüz olmaları, diğer her sınıftan insanın cesaretini kırıp elini kolunu bağlayacak kadar mahrumiyet ve yorgunluğa gözlerini dahi kırpmadan tahammül etme arzuları [ve] rahat etmekten ne anladıklarının muamma olduğu herkesin malumuydu." Ortak tehlike ve acılar denizcileri birbirine bağlar ve yardımlaşma ahlakı doğururdu. Robinson onları "nazik, açık kalpli ve sami-

mi" bulmuştu. Bu yalnızca ahlaki bir duruş değil, hayati tehlikenin eşit dağılımının herkese yarayacağı varsayımına dayalı sağ kalma stratejisiydi. Elinde bir şey kalmadığı zaman başkası da seninle paylaşır umuduyla, sahip olduğun şey az da olsa paylaşmak iyiydi. Neyin var neyin yoksa denizci kardeşlerinindi. Bu inanç gereği, diyordu Robinson, "servet edinme arzusu en perişan olanlar dışında herkes tarafından aşağılık bir şey olarak kabul edilirdi."

Sofrada etle ekmek gemideki denizciler arasında paylaştırılırken Robinson'ın dikkatini çeken muhalif hassasiyet bu kültürün içine işlemişti. Robinson'ın beklediği üzere "minnet etmeleri" gerekirken, onlar "hep birlikte ömürlerinde böyle lanet olası bir külüstüre bindikleri için bilhassa kendi gözlerine ve bacaklarına beddua etmeye başlar, sonra da geminin, kaptanın ve gemi sahiplerinin tekmilinin birden ismi lazım olmayan yeri boylamasını temenni ederlerdi." Bu tür davranışlar yolculuk sırasında firar, isyan ve gemiyi kaçırma gibi her türlü direniş biçiminde kendini gösterirdi. Kaptanın koşulsuz gücüne karşı adi denizciler aşağıdan yukarıya kendi güçlerini ortaya koyarlardı. Aynı zamanda, mesleki kültürlerinin sınırlarını belirleyen, kendilerinden aşağı konumdakiler üstünde baskı kurarlardı.

Gemide İş

Britanya ya da Amerika limanlarından Batı Afrika'ya doğru okyanusu geçerken gemiciler ekseriyetle açık deniz teknelerinin çoğunda hangi işler görülüyorsa onları yaparlardı. Vardiya nöbetleri ayarlanır, küçük teknelerde iskele ve sancaktan birini kaptan, diğer nöbeti ikinci kaptan tutardı, daha büyük gemilerdeyse nöbetleri zabitler tutardı. Güvertede kim varsa sabah sekizden akşam altıya kadar gün boyu çalışır, sonra ertesi sabaha kadar 4 saat ara verir, 4 saat nöbet tutardı. Vardiya değişimini zabit ya da lostromo çan veya düdük çalarak haber verirdi. Her denizcinin aldığı kısacık mola, yelkenleri idare etmek ve geminin rotasını tutturmak için herkese ihtiyaç duyulduğu hava değişikliği durumlarında kolayca heba olabilirdi.

William Butterworth "sefer esnasında asla derin bir uyku çekememekten" yakınmıştı.[24]

Her vardiyada tayfalara beş altı kişilik gruplar halinde karavana çıkardı, yemek miktarı zabit tarafından haftalık tayin edilirdi. Bir köle gemisi tacirinin 1729'da anlattıklarına göre, Afrika "sahilinde ticaret gemilerindeki tayfalara ekseriya haftada adam başı 2,5 kilo ekmek, tuzlanıp beş adam arasında sulh içinde paylaştırılmadan önce günde takriben 2 kilo dana eti, bunları lezzetlendirmek için de izin verildiği takdirde her gün umumiyetle çeyrek litre kadar içki ve 200 gram kadar un" verilirdi. Eğer denizciler yakalamayı başarırlarsa kumanyaya balık da eklenebilirdi. Grog, bazen de brendi geleneksel haftalık kumanyanın vazgeçilmez unsurlarıydı, bunlar ayrıca sert tartışmalar da doğurabilirdi. Kaptan bazen tayfaların kumanyasında kısıntıya gider, her karavanaya ayrılan yiyecekle içeceği azaltır, bu da bilhassa kaptanın kamarasına giden kumanya miktarında herhangi bir azalma olmadığında, ki anlaşıldığına göre çoğu zaman olmazdı, kaçınılmaz olarak küfürleşmelere yol açardı.[25]

Bu noktada sefer süresince adi bir denizci tarafından yapılması gereken iş belliydi; el vermek, camadan vurmak ve dümen tutmak, bunun anlamı durumun gerektirdiği şekilde yelkenleri fora etmek veya kısmak, dümene geçip geminin yönünü tayin etmekti (genellikle vardiya başına 2 saat); hepsi vardiya zabitinin emirleriyle yerine getirilirdi. Kaptanların çoğu kendi gemilerinde tembelliğe göz yummayacaklarına ant içerlerdi, dolayısıyla vardiyadaki her saat kâh güverteyi fırçalayarak kâh raspa ederek bir an bile boş geçmezdi. Denizciler ana armanın diğer iplere sürtünerek yıpranmasına karşı hasır, salvo ya da başka ince iplerden kalın ağlar örerlerdi. Sekiz düğümü yani bükümlü kordon yaparlardı. Tekne Afrika sahiline yaklaşırken takas edilecek malları hazırlamak ve yukarı taşımak için ambara ve alt güverteye inerlerdi.

---

24 Robinson, *A Sailor Boy's Experience*, 15; *Three Years Adventures*, 24.

25 *William* snovbrikinden Daniel Macnamera ile Nicholas Worsdale'a karşı Thomas Barry, 26 Ağustos 1729, "Records of the South Carolina Court of Admiralty, 1716-1732", dosya 745, National Archives, Washington, D.C. Bkz. *TSTD*, #16546.

Yapılan iş bazı bakımlardan köle gemilerine özgüydü. Silahlı nöbetin ölüm kalım meselesi olduğu bir gemide topçunun hafif silahları elden geçirip temizlemesi çok önemliydi. Ayrıca denizciler barut ve saçma kovanı doldururken o alaybozanlar ile döner topu idare ederdi. Kölelerin gemiden kaçmalarını ve istenmeyen tacirlerin gemiye çıkmalarını önlemeye yarayan ağları da denizciler örerdi. *Black Prince* gemisinden Kaptan William Miller, 1764'te seyir defterine şunları yazmıştı: "Ağ ve sair lüzumlu işler için istihdam edilen adamlar." Denizciler aynı zamanda takasta kullanılacak deniz kabuklarını da sayıp torbalara doldururlardı.[26]

Bir köle gemisi Afrika sahiline vardığı zaman denizciler birdenbire denizciden fazlası oluverirlerdi. Gemideki işleri görmeye devam eder, demir atar, çeker; hele kaptanın niyeti, Windward Sahili'nde sıkça görüldüğü üzere "kıyı seferi" yapmak, yani köleleri farklı farklı noktalardan satın almaksa, tekneyi oradan oraya götürmek için yelkenleri açarlardı. Tayfalar temizlik, yelkenlerin yamanması, armanın onarılması, ambarların düzenlenmesi gibi geminin iç işleriyle de ilgilenirdi. Aynı zamanda, James Field Stanfield'in de anlattığı gibi, tropik güneşinden korunmak ve kaptanın satın alacağı esirleri kapatmak için gemi güvertesinin büyük bölümüne sazlardan ya da muşambadan bir çatı gererlerdi. Asıl alışveriş başlar başlamaz denizciler filikaya ve şalupaya biner, bazen uzun mesafelere kürek çekerek gemi ile kıyı ve diğer gemiler arasında ticari mallar, insanlar, erzak (tatlı patates, mısır, pirinç, su) taşır dururlardı. Mallar insan olunca, yani kaptan köleleri satın almaya başlayınca, tayfaların işlevi değişir, ansızın hapishane gardiyanına dönüşürlerdi. Gemi Amerika'daki teslimat limanına varana dek 7 ila 10 ay boyunca öyle kalacaklardı, bunun 5 ila 7 ayı kıyıda geçerdi, 2 ila 3 ayı da Ara Geçiş'te.

Köle alınmış insanlar tekneye getirildiği andan itibaren "nöbet tutmak" yepyeni bir anlam kazanırdı. Kaptan köleler ana güverteye çıkarıldığında orada hazır olup gözünü dört açacak bekçiler tayin ederdi. Bekçiler silahlı olur, kimi tabanca,

26 "A Journal of an Intended Voyage to the Gold Coast in the Black Prince her 8th Commencing the 5th of Septem'r 1764", BCL; Robinson, *A Sailor Boy's Experience*, 39; *TSTD*, #17573.

kimi misket tüfeğiyle ama hepsi mutlaka sapına sicim bağlı kamayla dolaşırdı; denizci ipi bileğine dolardı ki başkaldıran köle onu ele geçiremesin.[27] Yolculuğun bu aşamasında en çok firarla ayaklanmadan çekinilirdi, geminin kıyıya yakın olması ve memleketine geri dönme arzusu köleleri buna teşvik ederdi (firarinin evine doğru kilometrelerce yol almaya çalışırken yeniden yakalanıp satılma olasılığı vardı, o başka). Denizcilerin gördükleri işlerin başlıca amacı artık sıkı nöbet tutmak ve kaptanla gemi sahibinin malı olan insan yükünü korumaktı.

Gemiye gelen erkek kölelerin sayısı 10 olunca hepsi, sonra da her yeni gelen prangaya ve boyunduruğa vurulurdu. Denizciler silahtarın ya da topçunun olduğu kadar kaptan ve yardımcısının da emriyle adamları ikişer ikişer birbirlerine bağlar, birinin sol el ve ayak bileklerini diğerinin sağ bileklerine kelepçelerdi. Bunun arkasından ana güverteye ne zaman erkek köleler gelse, denizciler prangalarına zincir geçirerek onarlı gruplar halinde onları ucu halkalı civataya (mapa) takarlardı. Denizciler adamların zincirlerini bir sabah, bir akşam olmak üzere günde en az iki kez düzenli olarak dikkatle denetlemek zorundaydılar.[28] Kadın ve çocuk köleler asi tavırlı olmadıkça normal koşullarda bağlanmazdı. Kafile dağıtıldıktan sonra mürettebat barikatı gerer ve tüfekleriyle "Barbakanlar" arasından nişan alırdı. İki denizci "şayet herhangi bir lüzum hâsıl olursa, ana güverteyi ateşe tutmak için misket mermileriyle dolu" yükseltilmiş iki kiloluk topun başına geçerlerdi.[29]

Gemi yükünü aldıkça denizciler hem alt hem ana güvertede kölelerin günlük işlerine nezaret ederlerdi. Aşağı güvertelerde denizciler kölelerin "istiflenmesine" yardım ederlerdi, diğer bir deyişle, bu iş sahilde ve Ara Geçiş sırasında her adamın orada uzanacağı veya oturacağı yeri belirlemekti. İkinci kaptan ve lostromo ellerinde dokuz kamçılı kırbaçlarla erkeklerin, üçün-

27 Captain William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade* (Londra, 1734; yeni basım Londra: Frank Cass & Co., Ltd., 1971), 165-167, 170.

28 John Knox'ın ifadesi, 1789, *HCSP*, 68:179.

29 William James'in ifadesi, 1789, *HCSP*, 69:137: Robinson, *A Sailor Boy's Experience*, 54-55; "Memorandum of the Mortality of Slaves on Board the 'Othello' while on the Coast of Africa and On her Passage to the West Indies", *Othello* gemisinin kayıtları, 1768-1769, kaynak Donnan III, 235; *TSTD*, #36371.

cü kaptanla topçular ise kadınların yerleştirilmesini denetlerlerdi. Denizciler "kollarıyla bacaklarını düzeltip her birine sabit bir yerde durmayı öğreterek" kölelerin sımsıkı birbirlerine kenetlenmelerine yardım ederlerdi. "Yerleşmeyi hemen öğrenmeyenler" kırbaçla öğrenmek zorunda kalırdı. 1767 yılında Eski Calabar'a giden *Canterbury* gemisinde hizmet etmiş olan George Millar şunları hatırlıyordu: "Erkek kölelerin mesuliyeti benden sorulurdu, istiflendikleri zaman biriyle diğeri arasında bir sopa ucu girecek kadar dahi mesafe kalmazdı."[30]

Köle alınanlar gündüz saatlerinde ana güverteye çıktıklarında bir grup denizci onların kaldıkları bölmeleri temizlemek için aşağıya inerdi. Bazen bu iş bizzat kölelere yaptırılsa da bu genellikle ondan nefret eden denizcilerin vazifesiydi. İşin birkaç yönü vardı, bunlardan kimi günlüktü, kimi de arada sırada yerine getirilirdi. Süreklilik gösteren işlerden biri idrar ve dışkı lazımlıklarının boşaltılmasıydı. Alexander Falconbridge'ın yazdığına göre, "bölmelerin her birine, tabanının çapı altmış santim kadar olan ama tepede otuz santime inen, derinliği takriben yetmiş santimi bulan koni şeklinde üç dört büyük kova konurdu; zenciler lazım geldiğinde buna müracaat ederlerdi." Gemi adamları aynı zamanda kurumuş pislikleri, kusmuk ve balgamı çıkarmak için kum ve başka sökücü malzemeler kullanarak güverteyle küpeşteleri ovarlardı. Her hafta ya da iki haftada bir temizlikten sonra bölmeler çeşitli yollarla tütsülenirdi. Kaptan William Littleton "sirkenin içine kızgın topuz" daldırıp, çıkan dumanı hapsederek ahşaba iyice sindirirdi. Gemici Samuel Robinson kendi çalıştığı gemilerde alt güvertenin "ihtimamla temiz tutulup yıkanarak haftada iki kere ovulduğunu, sirke ve tütün dumanıyla tütsülendiğini; kapaklı büyük lazımlıkların ihtiyaçlar için münasip mesafelere bırakıldığını" yazmıştı.[31]

Denizciler arasında nefret edilen başka bir vazife de vardiya nöbeti sırasında aşağı güvertelerde erkek köleler arasında

30 Mr. James ile röportaj, *Substance*, 14; Ellison, Noble, Trotter ve Millar'ın ifadesi, 1790, *HCSP*, 375, 119, 85, 394.

31 Ecroyde Claxton'ın ifadesi, 1791, *HCSP*, 82:33; William Littleton'ın ifadesi, 1789, *HCSP*, 68:294, 309; Snelgrave, *A New Account*, 163-164; Robinson, *A Sailor Boy's Experience*, 55.

sabahlamaktı. Kaptanların hepsi buna gerek görmezdi; bazıları köleleri aşağıda kilit altında tutmakla yetinir, onlarla ertesi sabah tekrar ilgilenirlerdi. Ancak diğer gemilerde bu vazife gerekli görülürdü. William Butterworth bu vazifenin neleri kapsadığını ayrıntısıyla not etmişti. Başarısız bir ayaklanma girişiminin ardından *Hudibras* gemisinde Kaptan Jenkin Evans geceleri "tayfalardan birinin erkekler bölmesinde kalmasını şart koşmuştu." Bunu öğrendiğinde Butterworth bozulmuştu. "Berbat vazife! İğrenç nöbet!" diye düşündü. Ama kaptanın (kaderin) önüne geçilmezdi, vardiya başka bir denizciyle birlikte ona çıkmıştı. Birden içini bütün kölelerin "kendi memleketlerindeki ormanlarda" ve kendinin de "doğup büyüdüğü kasabada emniyette" olması arzusu kaplayınca Butterworth bu vazifeden kaçmak için saklanmaya çalışmıştı. Ama nafile: Gizlendiği yerden çıkarılıp, 4 saat kalacağı aşağı güverteye inmek zorunda bırakıldı. Nöbet yerine gittiğinde yerine geçeceği adamı, alt güverteden yukarıya çıkan "merdivenin tepesinde" buldu, "ellerini parmaklıklara geçirmiş, gözleri yaş içinde" duruyordu. Adam dehşet içindeydi, ondan farkı olmayan Butterworth korku içinde aşağıya inip, "en makul mesafeyi koruyarak" kölelerin ulaşamayacağı bir yere oturdu. Onarlı gruplar halinde birbirlerine zincirlenmiş Koromante ve İgbo'lu elebaşlarının ayaklanma sırasında demirleri şakırdatarak çıkardıkları gürültüye kulak verirken zaman çok ağır ilerliyordu. Daha sonra korktuğu yine başına geldi: Aynı 4 saatlik vardiya ikinci kez ona verildi. Bu nöbetinde kendisine yaklaşan ağır prangalara vurulmuş "ihtiyar bir suçluyu" eski yerine göndermek için, "aşağı güvertenin tek söz sahibi" diye nitelediği dokuz kamçılı kırbacı kullanmıştı. Sonunda Butterworth'ün uykusu gelmişti, fakat uykuya dalarsa kollarıyla bacaklarının teker teker koparılacağından korkuyordu. Usulca merdivenin yanındaki İgbo'lu kölelerle konuşmaya başladı, onların dostluğunu kazanmayı umut ediyordu. Ertesi günkü nöbetinde uyguladığı taktiğin can güvenliğini sağlamaya yaradığına karar verdi. Yeni bir ayaklanmanın tasarlandığından habersizdi. Butterworth'ün "bekçilik ettiği" adamlardan ikisinin üzerinde

çok geçmeden bıçak bulundu. Belli ki onu hedef alınmayacak kadar önemsiz görmüşlerdi.[32]

Gemide yerine getirilmesi gereken önemli vazifelerden biri de, üzerlerinde keskin aletler ya da silah yerine geçebilecek herhangi bir şey var mı diye yapılan günlük aramalardı; mesela mürettebata karşı ayaklandıklarında, kendi canlarına kastedip intihara kalkıştıklarında veya alt güvertenin sıcak, kalabalık, sefil koşullarında sık sık kopan kavgalarda. Bu bazı gemilerde potansiyel asilerin tırnaklarını kesmeye kadar varırdı. Hemen her durumda, kimi zaman parmaklıkların arasından aşağıdaki erkeklere kesici aletler aktaran hareket halindeki kadın ve çocuk kölelerden gözlerini ayırmamaları gerekiyordu. Denizciler aynı zamanda yer kapmaca, hastalık, temizlik veya kültürel farklılıklar yüzünden kopan kavgaları ayırmakla görevlendirilirlerdi. İnsaniyetiyle (bunda samimiydi) övünen köle taciri Robert Norris buna dikkat etmek zorunda olduklarını açıklamıştı, böylece "kuvvetliler zayıfları ezemez," diyordu.[33]

Havanın iyi olduğu günlerde her sabah sekiz sularında denizcilerin bazıları silahlarıyla mevzilenirken, diğerleri köleleri alt güverteden yukarı çıkarıp erkekleri barikatın ön tarafına, kadınlarla çocukları ise arkaya toplarlardı. Erkekleri güverteye zincirledikten sonra gemiciler elleriyle yüzlerini yıkamalarına yardım eder, daha sonra da doktor viziteye çıkmadan önce sıraya dizerlerdi; doktor da onları muayene eder, şikâyetlerini dinler ve herhangi bir hastalık belirtisi var mı diye kontrol ederdi. Saat on civarında kahvaltı vermeye başlanırdı, çoğu kez kölelerin geldikleri bölgeye özgü Afrika yemekleri yenirdi: Senegambia ve Windward Sahili'nden gelenlere pirinç, Altın Sahili'nden gelenlere mısır, Benin Bükü ve Biafralılara tatlı patates. Maşrapalarla su da dağıtırlardı. Yemekten sonra

32 *Three Years Adventures*, 113-126. Robert Norris her geminin aşağı güvertelerinde erkek "Zencilere nezaret eden iki Beyaz adam ve iki fener" bulunduğunu belirtmişti. Ayrıca bkz. Isaac Wilson'ın ifadesi, 1790, *HCSP*, 72:289. Aynı zamanda gemicilerin geceleri kadınlar bölümüne girmesine izin verilmediğinden söz ediliyordu.

33 Rahip John Riland, *Memoirs of a West-India Planter, Published from an Original MS. With a Preface and Additional Details* (Londra: Hamilton, Adams & Co., 1827), 60-61.

denizciler "tekne" denen çanaklar ile kaşıkları toplar, köleleri baştan aşağı yıkamak üzere hazırlıklara girişirlerdi. Öğle vakti ikindi saati yapılacak faaliyetlere geçilirdi. "Dans" bunlar arasında özel bir öneme sahipti.

Gerek tıp adamları gerek köle tacirleri kölelerin sağlığını korumak açısından egzersizin yararlı olacağına inanıyorlardı. Dolayısıyla Afrikalılara her gün öğleden sonra dans ettirilirdi (pek çok gemide şarkı da söylettirilirdi). Bu etkinlik türlü kılıklara bürünebilir, Afrika çalgıları eşliğinde neredeyse kendi seçtikleri bir eğlence (kadınlar arasında daha yaygındı) iç karartan, şiddetli zincir şakırtısına dönüşebilirdi. Kimileri egzersize katılmayı büsbütün reddederken diğerleri somurtup gönülsüzce yaparlardı. Böyle tepkiler zabitin ya da lostromonun elindeki kırbacın şaklamasına yol açardı.

Aynı durum beslenme saatinde de sık sık yaşanırdı: Bazıları yemeye yanaşmazdı, kasten yapanlar da vardı, hasta veya bunalımda oldukları için yapanlar da. Böylelerine zorla yemek yedirilirdi. Zabitlerin her an hazır ve nazır bulundurdukları kırbaçla yedirmek en tercih edilen yoldu. Çok sayıda gözlemci bunun her zaman işe yaramadığını kaydetmişti. Hâlâ direnenler çoktu, dolayısıyla kızgın kömür ve nihayet *speculum oris* gibi başka şiddet araçları devreye girerdi. Denizciler bu işkencelere bizzat katılsalar bile başı çeken onlar olmazdı.

İkindiyin erkeklerle kadınlara ekmek, bazen pipo ve bir yudum konyak verilirdi. Gemilerin bazısında kadınlarla kızlara takı yapsınlar diye boncuk dağıtılırdı. Saat dört sularında verilen ikindi yemeğinde salamura et ya da balığın yanında bakla ve bezelye gibi Avrupa mutfağından yiyecekler de olurdu. Aşçıların çoğu pirinç, az tuzlanmış et, biber ve palmiye yağından yapılan *dab-a-dab* pişirirdi. Akşama doğru, aşağı yukarı dört ile altı arasında bir zaman diliminde erkekler aşağı götürülüp kilit altına alınırlardı. Kadınlarla çocuklar ise güvertede daha uzun süre tutulur, sonunda onlar da 12, 14 saat geçirecekleri karanlık bölmelerine götürülürdü.[34]

---

34 Norris, *HCSP*, 68:4-5; Mr. Bowen ile röportaj, *Substance*, 44. Burada Parlamento'ya köle gemisindeki esirlerin hayatından bir günün hikâyesini anlatan köle taciri ve Liverpool temsilcisi John Matthews'un ifadesinden yararlandım: "The History of Journal of One Day", *HCSP*, 68:19.

"Dans" ve beslenme faaliyetleriyle köle gemisine ilişkin büyük bir hakikat günışığına çıkardı: Zabitler başlıca şiddet araçlarını kendilerine ayırırlardı. Isaac Wilson gemideki köleleri pataklamaya yalnızca kaptanla doktorun izni olduğunu hatırlıyordu. Diğerleri de buna razı gelirlerdi. Alexander Falconbridge sadece kaptanın, ikinci kaptanın ve doktorun (kendisi) dokuz kamçılı kırbacı kullanabildiğini belirtmişti. Adi denizciler nadiren kırbaca müracaat ederlerdi, ona da yalnızca iki durumda izin vardı: Alt güverteye indiklerinde ve başarısız bir ayaklanmanın ertesinde doğan korkunç sonuçlar altında.[35]

Bir denizcinin vazifesinin son aşaması gemi teslimat limanına yaklaşırken köleleri satışa hazırlamaktı. Emma Christopher'ın altını çizdiği üzere, bu Afrikalı esirin satılık mala dönüştürüldüğü bir tür üretim biçimiydi. Limana demirlemeye 10 gün kadar kala, sürtünmeyle açılan yaraların iyileşmesi için erkeklerin el ve ayak bileklerindeki zincirler çıkarılırdı. Aynı zamanda baştan aşağı temizlik gerekirdi, erkekler (sakalları, bazen de kafaları) tıraş edilir, cehennem taşıyla yaraları kapatılırdı. Saçları ağarmış olanlar ayıklanır veya siyaha boyanırdı. Son olarak Afrikalıların vücudu palmiye yağıyla ovulurdu. Bütün bu işlemler değer artırmaya yönelikti. Denizcilerin emeği sayesinde bir gemi dolusu pahalı mal kısa sürede satışa hazır edilirdi.[36]

Denizciler, Köleler ve Şiddet

Liverpoollu yazar "Dicky Sam" köle gemisindeki şiddet gerçekliğini şu sözlerle anlatıyordu: "Kaptan adamların gözünü korkutur, adamlar kölelere eziyet eder, acısı çaresiz kölelerin yüreğine işler." Bu sözler önemli bir hakikati dile getirmektedir. Şiddet tepeden aşağı kademe kademe inerdi, kaptandan zabitlere, denizcilere, kölelere. Sık sık dayak yiyip aşağılanan

35 Alexander Falconbridge'in ifadesi, 1790, *HCSP*, 72:323; James Arnold'ın ifadesi, 1789, *HCSP*, 69:125-126; Henry Ellison'ın ifadesi, 1790, *HCSP*, 73:375; James Towne'un ifadesi, 1791, *HCSP*, 82:20.

36 Christopher, *Slave-Trade Sailors*, blm. 5; Ellison ile röportaj, *Substance*, 36; *Three Years Adventures*, 133.

denizciler hınçlarını kendi gözetimleri ve denetimleri altında bulunan daha sefil ve biçare esirlerden çıkarırlardı. Herhangi bir gemide bunun oluş biçimi büyük ölçüde gemiyi dilediği gibi idare etme özgürlüğüne sahip kaptana bağlıydı. Islah edici şiddet uygulamalarına başvuran başlıca kimseler her ne kadar kaptanlarla zabitler olsa da denizciler de gemideki toplumsal savaşın ön cephesinde yer alırlardı. Bunun altını çizmek gerekir, çünkü köle yolculuğunu dramatik bir dille anlatan James Field Stanfield, denizciler ile köleleri ayıran çizgiyi bulandırma eğilimi göstermişti.[37]

Köle gemisinde en az kayda geçen şiddet türü muhtemelen gündelik yaşamın en yaygın, sert, bazen zalim yanlarıydı. *Young Hero* gemisinin doktoru Ecroyde Claxton'ın belirttiğine göre, Kaptan Molineux kölelere iyi davranırken denizciler aynı muameleyi göstermezlerdi. Bir keresinde bir grup hasta köle güverteye çıkarıldığında, üzerlerine örtülen yelken bezine "ellerinde olmadan onların kanıyla balgamının" bulaşması çok sürmemişti. Yelkeni temizlemek zorunda kalan denizciler öfkeden deliye dönüp onları "zalimce" pataklamışlardı. Hasta köleler öyle korkmuşlardı ki ondan sonra "leğenin içine sinip büzülerek oturdular." Doktor bunun "tedavisi mümkün olmayan disk kaymasına" yol açtığını söylemişti. Her gün yaşanan binlerce dehşet anından yalnızca biriydi bu.[38]

Gemi mürettebatında görülen en büyük şiddet patlaması, fiyaskoyla sonuçlanan köle ayaklanmasının ardından yaşanırdı. Elebaşları güvertede bütün kölelerin gözü önünde kaptanlar ve yardımcıları tarafından korkunç şekilde cezalandırılırdı. Zabitler sürekli kırbaç şaklatmaktan yorgun düştüklerinde, kaldıkları yerden devam etmeleri için kırbaçlarını denizcilere verirlerdi. Başka örneklerde denizcilerin yenilgiye uğrayan asilerin etlerine kamalarının ucunu batırarak eziyet çektirdikleri bilinirdi. Birkaç gemide denizcilerin yaptıkları işler arasında tüyler ürpertici boyutlarda fiili infaz da vardı. Böylece denizciler yalnızca esareti sürdürmekle kalmaz, aynı

37 "Dicky Sam," *Liverpool and Slavery: An Historical Account of the Liverpool-African Slave Trade* (Liverpool: A. Bowker & Son, 1884), 36.

38 Ecroyde Claxton'ın ifadesi, 1791, *HCSP*, 82:33-34.

zamanda ondan kaçıp kurtulmaya çalışanları da fena halde cezalandırırlardı.

Mürettebatın eliyle uygulanan bir başka aşırı şiddet yöntemi de, 1781 yılında *Zong* gemisinde sabnelendiği üzere, "iş yapmanın" bazen düpedüz cinayet işlemek anlamına gelebildiğini gösteriyordu. Kaptan Luke Collingwood 17 kişilik mürettebatı ve 470 sımsıkı paketlenmiş köle "kargo" ile Batı Afrika'dan Jamaika'ya doğru yola çıkmıştı. Çok geçmeden gemide hastalık baş gösterdi. Afrikalılardan 60'ı, tayfaların da 7'si can verdi. "Seyahatin iflasla nihayet bulmasından" korkan Collingwood, mürettebatı bir araya toplayarak onlara "şayet köleler tabii şekilde ölürse, bu gemi sahiplerinin kaybına yol açar; *ama şayet diri diri denize atılacak olurlarsa, o zaman sigortacılar kaybeder.*" Aralarında ikinci kaptan James Kelsal'ın da bulunduğu mürettebattan bazıları itiraz etmişti ama Collingwood galip geldi. Böylece o gece 54 köleyi elleri bağlıyken küpeşteden aşağı attılar. İki gün sonra 42 köle daha, peşinden bir 26 adam daha denizi boyladı. İğrenç manzarayı seyreden kölelerden 10'u da kendi iradeleriyle aşağı atlayarak intihar edince ölü sayısı 132'yi bulmuştu. Collingwood sonradan bu hareketine gerekçe olarak gemide yeteri kadar su bulunmamasını gösterdi, ancak ne mürettebat ne de esirlerin payında herhangi bir kısıntıya gidilmemişti, zaten gemi limana demirlediğinde daha 420 galon suyu vardı. Sigorta şirketi zararı karşılamayı reddedince gemi sahipleri şirketi dava etti ve olay mahkemeye taşındı. Duruşma sırasında köle ticaretinde yaşanan vahşet gözler önüne serildi. Bu da Olaudah Equiano ve Granville Sharp gibi kölelik karşıtlarına daha en başından popüler bir hareket kurma olanağı vermesi açısından bir dönüm noktasıydı. Köle ticaretinin 400 yıllık tarihinde görülmüş en hunharca cinayetti herhalde. Canlı insanları gemiden aşağı atmayı kabul eden denizcilerin elinden gerçekleşmişti.[39]

---

39 "Documents Related to the Case of the *Zong* of 1783", REC/19, Manuscripts Department, NMM. Mahkeme sigorta şirketinin öldürülmüş köleler için tazminat vermeye yükümlü olmadığına karar vermişti. Ayrıca bkz. Ian Baucom, *Specters of the Atlantic: Finance Capital, Slavery, and the Philosophy of History* (Durham, N.C.: Duke University Press, 2005).

Tayfaların kölelere uyguladığı şiddetin en önemli yönlerinden biri, Rahip John Newton'ın 1788 yılında Londra'da yayımlanmış *Afrika Köle Ticareti Üstüne Düşünceler* adlı kitapçığında dile getirilmişti. Tüyler ürpertici bir manzara çiziyordu:

> Kadınlarla kızlar muhtemelen üşümüş, bitap ve aç bir halde dehşet içinde titreyerek çırılçıplak gemiye bindirildiği zaman Beyaz vahşiler tarafından ekseriyetle sebepsiz yere hırpalanırlar. Zavallılar duydukları lisanı anlayamaz ama konuşanların nazarlarıyla tavırları ayan beyan ortadadır. Hayalinde av alelacele parçalanır ve fırsat doğana kadar saklanır. Karşı koymak veya reddetmenin tamamen nafile olduğu yerde razı gelmeye teşvik etmek dahi pek akla getirilmez.

Sonra durmuş, "bu mesele nutuk atmaya gelmez," demişti, zaten köle gemilerinde yaşanan "habislikler" hakkında o zamanlar "burada pek bir şey bilinmez," diye eklemişti. Onun ve kölelik karşıtı başkalarının gözünde uluorta tartışılmayacak kadar hassas bir konuydu belki veya Britanyalı denizcileri köle ticaretinin kurbanı gibi gösterip kamuoyunda acıma hissi uyandırma çabalarıyla çeliştiği için çekiniyorlardı. Denizciler "Beyaz vahşi", seks avcısı, seri tecavüzcü olarak gösterilmemeliydi. Ne var ki köle ticaretindeki bazı denizciler tam da buydu. Muhtemelen Afrikalı kadınların bedenlerine diledikleri kadar yakın olmak istedikleri için köle gemilerine yazılanlar oluyordu. *Denizcinin Vedası veya Gine Kılığı* adını verdiği kitabında Thomas Boulton, mürettebat kaydetmekle görevli zabite karşısına çıkan tayfa adayına eğer gemiye yazılırsa kendisini bekleyen "tatlı Afrikalı orospuları" düşün dedirtirken bunu ima ediyordu. Kaptan Wanton'ın Rhode Island limanına bağlı *Free Love* [Serbest Aşk] adındaki köle gemisine katılan denizcilerin aklından ne hayaller geçiyordu acaba?[40]

Köle tacirleri konuyu önemsiz göstermek için ellerinden geleni yapar, gemide "nizam" köle kadınların mürettebat ta-

40 Thomas Boulton, *The Sailor's Farewell, or the Guinea Outfit* (Liverpool 1768); *TSTD*, #36127; Herbert Klein, "African Women in the Atlantic Slave Trade", *Women and Slavery in Africa* içinde, ed. Claire Robinson ve Martin A. Klein (Madison: University of Wisconsin Press, 1983), 29-38.

rafından taciz edilmemesi anlamına gelir diye ısrar ederlerdi. Parlamento araştırma komisyonu üyelerinden biri Robert Norris'e, "Beyaz erkekler ile Siyah kadınlar arasında herhangi bir Münasebete mani olacak bir tedbir var mı?" diye sormuştu. Norris bir kaptana yakışır sert bir tavırla cevap vermişti buna: "Bu mevzuda Emirleri ekseriyetle kumandan verir." Köle ticaretine daha sıcak baktığı anlaşılan bir sorgu memuruna böyle bir yanıt çok hafif gelmiş olmalı ki, cinsel tacize müsamaha edilmeyeceğini herkes anlasın diye uğraştı. Merak ediyordu: "Şayet Britanyalı bir denizci Zenci bir kadına şiddet gösterecek olursa Kaptan tarafından ağır şekilde cezalandırılır" mıydı? Norris'in cevabı "Mutlaka sert şekilde azarlanır" olmuştu. John Knox ise, genellikle sözleşmelerde herhangi bir denizcinin seyahat esnasında "ahlak" suçu işlediği sabit görüldüğü takdirde bunun bir aylık maaşına malolacağı hükmünün bulunduğunu eklemişti. [41]

Tacirlerin tarif ettiği "nizam" bilinmedik bir şey değildi, fakat Newton'a bakılırsa (onun köle ticareti hakkında bildikleri daha önceki dönemlerden kalmaydı) görece seyrek uygulanırdı. Mürettebattan söz açmışken, diye yazmıştı, "gemide frenlenebilirler, bazı gemilerde bu mümkündür; lakin böyle bir kısıtlamanın yaygın görüldüğü pek söylenemez." Her şey, canı isterse kadın köleleri koruma gücüne sahip kaptanın elindeydi. Newton düzeni doğru dürüst sağladıklarını düşündüğü birkaç kaptan tanıyordu, fakat herhalde bunlar azınlıkta kalırdı: "Bazı gemilerde, muhtemelen çoğunda, bu belli hususta gösterilen müsamaha neredeyse sınırsızdı." İşini yapan ve iyi iş gören herkes "başka mevzularda dilediğini yapabilirdi." Rahip William Leigh buna ek olarak, Gine seyahatlerinde "rasgele cinsel münasebet" ve çılgın "zamparalık sahnelerinin" bol bol görüldüğünden bahsediyordu. Her iki din adamı da ahlaki konuları kimsenin merak etmediğinden yakınmıştı.[42]

Gemideki sosyal sınıflar merak edilirdi ama. Köle gemisindeki yaşam gözleyenlerin çoğu zabitlerin köle kadınlara sınır-

41 Robert Norris, 1789, *HCSP*, 68:9, 12; John Knox, 1789, *HCSP*, 68:171.

42 Cinsel saldırganlığın sorun olarak ortaya çıktığı ücret anlaşmazlığı için bkz. Desbrough v. Christian (1720), HCA 24/132, 24/133.

sız erişim hakkına sahip olduğu, oysa adi denizcilerin böyle bir hakkı olmadığı konusunda hemfikirdiler. Alexander Falconbridge, "bazı gemilerde adi denizcilerin rızalarını alabildikleri Siyah kadınlarla münasebet kurmalarına izin verildiğini" yazmıştı. Diğer yandan zabitlerin "onların arasında zevk-ü sefaya dalmasına müsaade edilir, hatta bazen insanı rezil edecek kadar hayvani aşırılıklara dahi kaçarlardı." Rahip Leigh, "Kaptan ve Zabitler buna rağmen emellerine sınırsız derecede nail olurken, adi denizcilerin seyahat esnasında rızasını alabildikleri herhangi bir Zenci kadını almasına müsaade vardı." İki yazar da bir an durup kadınların korunmadıkları ve Newton'ın sözleriyle "ilk gelen kapar kuralının insafına terk edildikleri" bir ortamda "rıza göstermek" ne anlama gelir diye kafa yormamıştı.

Yine de bölük pörçük kanıtlar bazı Afrikalı kadınların denizcilerle bir ölçüye kadar rıza gerektirecek ilişkiler kurduklarını akla getirmektedir. Belki de bir kadının içine düştüğü kötü durumu olabildiğince iyi hale getirme yolu buydu, diğer yırtıcılara karşı kendisini koruyacak bir erkekle stratejik işbirliği kurmaktı. Koruma gemideki hiyerarşinin ne kadar tepesinden gelirse o kadar iyi ve güvenli olurdu. Denizci bir kadını kapatınca anlaşılan kendi kumanyasından ona pay verir, bu da hem tacirin hem de kaptanın parasından tasarruf edilirdi. Leigh'e bakılırsa, bu türden işbirliklerinin bazıları, Amerikan limanlarına vardıklarında kölelerin satış zamanı gelince yaşanan trajik sahnelerle sonuçlanırdı. "Beraber yaşadıkları denizcilerden ayrıldıkları zaman Zenci kadınlar" arasında "gemiden zorla uzaklaştırılmaya kalkıldığında üstünü başını yırtanlar, küpeşteden aşağı atlayanlar" görülürdü.[43]

John Newton'ın bağrına taş basarak anlattığı sahnelerin denizciler arasında daha az yaşandığını düşünmek için hiçbir neden yok, hatta daha sık bile yaşanmış olabilir, çünkü denizciler her gün kölelerle içli dışlı olurlardı, 2'yle 10 ay arası süren yolculuk dip dibe geçerdi. Kimi kaptanlar denizcilerine

43 Africanus, *Remarks on the Slave Trade, and the Slavery of Negroes, in a Series of Letters* (Londra, J. Phillips and Norwich: Chase and Co., 1788), 46; Alexander Falconbridge, *An Account of the Slave Trade on the Coast of Africa* (Londra, 1788), 30.

kısıtlama getirmekten, kendi gözetimlerinde sosyalleşme sürecine müdahale etmekten yanaydı. William Snelgrave kölelerin boş yere başkaldırmalarına, "denizcilerin bu zavallı insanlara plantasyonlarımıza nakledilmek üzere gemiye bindirildikleri zaman kötü muamele etmesinin" sebep olduğundan emin görünüyordu. Britanya Kraliyet Donanması'ndan Kaptan John Samuel Smith, 1791 yılında verdiği ifadede, köle ticareti yapan denizcileri kralın hizmetine almakta zorlandığını söylemişti, çünkü gemideki diğer adamlara enfeksiyon bulaştıracak kadar hastaydılar ve deri ülserinden muzdariptiler. Ancak iki tanesini alabilmişti, ama onların da "çok gaddar, merhametsiz kimseler oldukları anlaşılınca, iyi denizciler olmalarına karşın gemiden ihraç edilmelerine lüzum görülmüştü."[44]

Ölü Listesi

Batı Afrika sahili boyunca adi denizcilerin karşısına alışılmadık türden mercan kayalıkları çıkıyordu. Mikrop yuvası, hastalık bulaştırıcı bu yer "Beyaz Adama Mezar" oluyordu. 18. yüzyılda Batı Afrika'ya seyahat etmiş, çoğu denizci olan Avrupalıların yarısı 1 yıl içerisinde hayatını kaybetmişti. Ölümlerin başlıca sebepleri "yüksek ateş", ikisi de sivrisineklerden bulaşan ve ikisi de sineklerin teknenin gövdesinde toplanan pis sintine suyunda ürediği köle gemisi içerisinde kolaylıkla yayılabilen sıtma ve sarıhummaydı. Ölüme yol açan diğer hastalıklar arasında dizanteri, çiçek, kazalar, cinayet ve bazen de iskorbüt görülürdü. Hastalığın yayılması (ve bağışıklık yoksunluğu) zor çalışma ve yaşam koşulları (yorucu iş, yetersiz gıda ve katı disiplin) ile birleşince köle gemilerindeki müretteba arasında ölümler farklı sebeplerle, yolculuk sırasında (sahilde ve seyahatin başlarında daha sık olmak üzere) farklı tarih sırasında olsa bile kölelerinkine göre daha yüksek oranlarda seyrederdi. Ayrıca bu oran Afrika'nın hangi bölgesinde bulunduklarına bağlı olarak değişkenlik gösterirdi, örneğin Altın Sahili görece daha sağlıklıyken Benin Bükü ve Biafra ö-

44 Snelgrave, *A New Account*, 162; John Samuel Smith'in ifadesi, 1791, *HCSP*, 82:140.

lümcüldü. 1784 ile 1790 yılları arasında Bristol ve Liverpool'a bağlı 350 köle gemisinde tayfaların ölüm oranlarını araştıran Avam Kamarası komisyonu denizcilerin %21,6'sının öldüğünü ortaya çıkarmıştı; bu rakam Thomas Clarkson'ın o tarihteki tahminlerine de, modern araştırma sonuçlarına da uymaktadır. 1780-1807 yılları arasında aşağı yukarı 20 bin Britanyalı denizci ölmüştü. Aylarca köle gemisinde yaşamak Afrikalı esirler kadar denizciler açısından da başlı başına bir ölüm kalım mücadelesiydi.[45]

Köle ticaretinin tarihi mürettebat ölümlerine, hastalık ve ölümler sebebiyle yolculukların eğer felaketle değilse bile fiyaskoyla son bulduğuna dair korkunç hikâyelerle doludur. 1721'de bir kaptan hasta gemicilerinden "yürüyen hortlaklar," diye bahsediyordu. Aynı yüzyıl içerisinde daha sonra bir başkası seyir defterine denizcilerinin "bir deri bir kemik kalmış avaz avaz bağıran insan müsveddeleri," olduğunu, ona "kıyamet gününde dirilen ölüleri" hatırlattıklarını yazmıştı. Gelgelelim çoğu zaman ölüm vardı ama dirilenlerden eser yoktu. Kaptan David Harrison tarafından 1770'te Rhode Island'ın Providence şehrine Gambiya'dan getirilen habere göre, *Elizabeth* gemisinin "bütün mürettebatı" ölmüş, geriye kala kala demir atmış bir hayalet gemi kalmıştı. 1796 yılında Baltimore'dan Kaptan Cooke "Zenci bir adamla çocuk hariç bütün tayfalarını" kaybetmişti. Bazen gemicilikle uğraşan bütün aileler perişan olurdu. Rhode Island'ın Barrington şehrinden Josiah Bowen 1801'de Afrika sahillerinde öldüğü zaman gazeteler babasının son 5 senedir denize 5 evlat verdiğini yazmıştı.[46] Gözlemciler köle

45 Richard H. Steckel ve Richard A. Jensen, "New Evidence on the Causes of Slave and Crew Mortality in the Atlantic Slave Trade", *Journal of Economic History* 46 (1986), 57-77; Stephen D. Behrendt, "Crew Mortality in the Transatlantic Slave Trade in the Eighteenth Century", *Slavery and Abolition* 18 (1997), 49-71. Steckel ile Jensen yüksek ateşli hastalıklardan ölen denizcilerin oranını %60 olarak hesaplarken, Behrendt'in tahmini %80 gibi daha yüksek bir orandır. Behrendt aynı zamanda 18. yüzyıl sonları ve 19. yüzyıl başlarında mürettebat arasında ölüm oranının düştüğüne işaret ediyordu.

46 William Snelgrave'den Humphrey Morice'e, 23 Ekim 1727, "Trading Accounts and Personal Papers of Humphrey Morice", cilt 2, The Humphrey Morice Papers, Bank of England Archives, Londra; Bruce Mouser (ed.), *A Slaving Voyage to Africa and Jamaica: The Log of the Sandown, 1793-1794* (Bloomington:

gemileri için "yüzen" veya "denizdeki karantinalar," insanların her türlü ölümcül hastalıklarla boğuştuğu yerler derken sadece köleleri kastetmezlerdi.[47]

Yaralı ve ölülerin dehşet veren portresi, 5 yıl veya daha uzun süreyle şirketin gemilerinde çalışmış adamlar adına Bristol'daki Society of Merchant Venturers'a hitaben denizciler ya da aileleri tarafından yazılmış dilekçelerde gözler önüne serilir. John Fielding sol ayak parmaklarını kaybetmesine yol açan "yüksek iskorbüt" hastalığına yakalanmıştı. Benjamin Williams'ın bacaklarında deri ülseri görülmüştü; sağ bacağı kesildi. Kölelerin satışı için Virginia'da kurdukları çadırın direği üstüne devrilince William Victor'ın iki ayağı birden kırılmıştı. John Smith ile Cornelius Calahan, "o esnada köleler arasında baş gösteren göz hastalığını kaptıklarından kör kalmışlardı." Sakat kalanlar şanslıydı. John Grenville ana güverteden ambara düşerek can vermişti. Richard Ruth "Afrika sahillerinde alabora olan bir kanoyla kayboldu." William Davis ve yanındaki 6 adam, anlaşıldığı kadarıyla şalopanın devrilmesi sonucu boğulmuştu. James Harding Afrikalı tacirler tarafından zehirlenmiş, George Hancock ise "Köle Ayaklanması sırasında" öldürülmüştü.[48]

Gemilerdeki koşullar öyle kötüydü ki denizciler bazen, bilhassa kaptan ya da bir zabit tarafından aşağılandıklarında intihar ederlerdi. Kaptan Thomas Tucker aşçısı John Bundy'yi kırbaçlarken hızını alamayıp yüzünü bıçaklayarak öyle rezil etmişti ki adamcağızın hayatı, Silas Told'un anlattığı kadarıyla "artık tahammül edilmez" olmuştu. Kendini güverteden aşağı atacağını ima ettiği zaman gemideki arkadaşları onu

---

Indiana University Press, 2002), 60; *The Providence Gazette; And Country Journal*, 8 Aralık 1770; *Federal Gazette & Baltimore Daily Advertiser*, 12 Mart 1796; *The Courier*, 25 Mart 1801.

47 Riland, *Memoirs of a West-India Planter*, 37; *Three Years Adventures*, 40;

48 Petitions of Seamen, 1765-1774; ve "Accounts of money for the relief of seamen and those disabled in the Merchant Service" (1747-1787), Society of Merchant Venturers Archive, BRO. Sermayedarlar dünyanın çeşitli bölgelerinde ticari faaliyetler yürütür ve hangi rotaya giderlerse gitsinler denizcilerine yardım etmeyi önerirlerdi. Köle ticaretinde çalışmış denizciler buna örnektir. Sağlıkları başka ticaret alanlarında çalışan gemicilerden daha kötüydü. Ayrıca bkz. Jonathan Press, *The Merchant Seamen of Bristol, 1747-1789* (Bristol, 1976).

vazgeçirmeye çalışmışlardı, ne var ki bir sabah saat sekizde "denize dalıverdi." Thomas Jillett adlı 15 yaşındaki delikanlı *Bruce Grove* gemisinin reisinden gördüğü kötü muameleden dolayı "hayatından bezdiğini" söylüyordu, küpeşteden aşağı derinlere doğru gözden kaybolması uzun sürmedi. 1762'de Paddy isminde İrlandalı bir genç, *Briton* gemisinde çaydanlığı vaktinde ısıtmadığı için kaptan tarafından ağır kırbaç cezasına çarptırılınca yine onun gibi kendini küpeşteden aşağı bırakıp boğulmuştu.[49]

Mürettebatın fiziksel çöküşünün Afrika sahillerinde başlayıp Ara Geçiş boyunca artış göstermesi tam anlamıyla çelişkiydi: Tam da çok sayıda köle gemiye binmişken tayfaların hastalanıp bitap düşmesi ve ölmesiyle, geminin yol almasını sağlayacak ve ayaklanmaya karşı kölelerin başında nöbet tutacak adam sayısı epey azalırdı. Köle gemisinde bulunmuş bir gözlemci şöyle yazıyordu: "Sekiz adamın can vermesiyle topu topu 12 adam kaldığımızı ve geri kalanların da ben hariç hasta olmasıyla nasıl zayıf düştüğümüzü görmek onları başkaldırmaya heveslendirmesin diye, cesetleri gece denize atarak denizcilerin öldüğünü Zencilerden [saklıyoruz]." Ne de olsa barikatın sağladığı avantajlardan biri erkek kölelerin yukarıya bakıp ön tarafta sağ kalıp iş gören kaç denizci olduğunu sayamamasıydı.[50]

Denizcilerden biri öldüğü zaman sade bir tören yapılabilirdi, ne de olsa süslü merasimlere aldırmayan "gösterişsiz kimselerdi." Eğer o sırada Afrika sahilindeyseler, kaptan cesedin kıyıya gömülmesi için çaba gösterirdi (örneğin Bonny'deki köle ticareti limanında nehir kıyısında denizcilere ayrılmış bir mezarlık bulunuyordu). Fakat denizdeyseler ceset bir hamağa ya da eski bir yelken bezine sarılıp dikilir, batması için de ucuna ağırlık olarak top güllesi bağlanırdı. Ancak cesetler daha dibe batmadan onları paramparça eden köpekbalıkları

49 *Account of the Life*, 26; Wells, "Journal of a Voyage", dosya 19; Ellison ile röportaj, *Substance*, 40.

50 "Voyage to Guinea, Antego, Bay of Campeachy, Cuba, Barbadoes, &c." (1714-1723), Add. Ms. 39946, BL, dosya 12-13; Robinson, *A Sailor Boy's Experience*, 97.

yüzünden bu mütevazı defin işlemini bile gerçekleştirmek zordu. Bir denizcinin hayatı çoğu zaman yalnızca işaretlenmemiş bir mezarda son bulmaz, aynı zamanda "derinlerin balıklarına yem olarak" noktalanırdı. Hayata böyle veda etmek küçük düşürücüydü.[51]

Böyle adamlardan geriye pek az iz kalırdı. Adi denizci George Glover 3 Kasım 1783 günü Kaptan Peter Potter'ın idaresindeki *Essex* gemisinde bilinmeyen bir sebepten hayata gözlerini yummuştu. Potter ondan kalan birkaç dünyalığın listesini çıkardı. Denizci geleneğine göre bunlar "bayrak yarıya inik halde" onun gemidеki arkadaşlarına satılır, alınan para dul eşine ya da ailesinden birine gönderilirdi. Glover'ın en değerli eşyası ceketiydi, 13 şilin 6 peniye satıldı. İki pantolonundan biri "hiçbir işe yaramaz" görüldü. Diğer eşyalarının arasında iki gömlek (biri kareli, biri pamuklu), ayakkabılar, çoraplar, don, kemer, torba ve paçavra bir şapka vardı. Gömleklerden biriyle ayakkabıları yolculuk sırasında kaptandan fahiş fiyata satın almıştı. Sonunda Glover'ın gemide sahip olduğu neyi varsa 1,5 sterlin bile etmiyordu, aslında bu bile geride kalan ailesine yardım olsun diye eşyaların değerinin çok üstünde epey şişirilmiş bir fiyattı. Ölen diğer adi denizcilerin kimi Glover'dan daha çok, kimi daha az eşya bırakmıştı geride. Adamın biri "papağan beslerdi."[52] *Essex* gibi gemiler Liverpool'a döndüklerinde "melankoli merasimi" yapılırdı. Yola ilk çıkan mürettebatın ailesiyle arkadaşları gemi geldiğinde rıhtımda toplanıp gemiden birinin "ölü listesini" okumasını beklerdi.[53]

---

51 Cenaze töreni için bkz. Robinson, *A Sailor Boy's Experience*, 92.

52 "Inventory of the Cloths belonging to George Glover taken at his disease [decease] by Thos. Postlethwayt on board the Essex the 12 day of Novr 1783 viz and Sould", "Wage Book for the Voyage of the Ship Essex from Liverpool to Africa and the West Indies, Captain Peter Potter" (1783-1784) içinde, William Davenport Archives, Maritime Archives & Library, MMM, Liverpool, D/DAV/3/5. Bkz. *Essex* gemisinin 1785-1786 arasındaki sonraki seferine ait ücret bordrosundaki benzer listeler, kaynak D/DAV/3/6. Bkz. *TSTD*, #81311, #81312.

53 *The Times*, 15 Mart 1788. Bir doktorla bir kaptanın tuttuğu ölü listelerinden örnekler için bkz. James Hoskins, "List of Mortality of the Ship's Company", 1792-1793, "Certificates of Slaves Taken Aboard Ships", 1794, HL/PO/JO/10/7/982, HLRO, Westminster; Peter Potter'dan William Davenport'a, 21 Şubat 1784, Kaptan Peter Potter'dan William Davenport & Co.'ya mektuplar, 1783-1784, MMM. D/DAV/13/1/3.

İsyan ve Firar

1749 senesinde Altın Sahili açıklarında *Antelope* gemisinden Kaptan Thomas Sanderson tayfalarına güvertede toplanmaları emrini verdi. Bir kısmı itiraz etti. Anlaşılan hâlâ kaptanın otoritesini kabul edenler, aşağıda kalan 5 adamı bağlamalarını söyleyen ikinci emri yerine getirdiler. Edward Suttle, Michael Simpson, John Turner, William Perkins ve Nicholas Barnes'ı zincire vurdular. Sanderson onları gemiden uzaklaştırmak istiyordu, dolayısıyla yakında demir atmış başka bir ticaret gemisine gönderdi. Bu arada diğer tayfalar arasından 3'ü kalyonu kaçırıp firar ettiler.[54]

Kaptan Sanderson'ın tek derdi isyan değildi. Alt güvertelere kapatılmış muazzam sayıda kölesi vardı ama mürettebatının üçte birini kaybetmişti. Dolayısıyla 5 asiyi geri getirdi, onlarsa hâlâ iş görmeyi reddediyorlardı, üstelik şimdi kararlılıklarını iyice anlasın diye silahlanmış, kamalarla dolaşıyorlardı. Sanderson ısrarla demir alma emri verdiğinde John Turner, "demiri kaldırmak için bocurgata manivela sokmaya kalkan ilk adamı deşerim tehdidini savurdu." Bu noktada Sanderson başka bir köle gemisinden yardım istedi, güverteye çıkan Kaptan Holmes gelip mürettebatı azarladı. Asiler onu denize atmakla tehdit ettiler. Anlaşılan Sanderson artık mürettebatının itaatine güvenemeyeceğini hissediyordu. Felemenkli bir kaptan onun ricasını kırmayıp kendi denizcilerinden birkaçını gönderdi. Gelenler kargaşaya son verip asileri bir kez daha zincire vurdular.

Hâlâ yeterince adamı olmayan Sanderson onları yine, herhalde itaat edeceklerine dair söz aldıktan sonra, serbest bıraktı, fakat o sözün uçup sahile çöken sise karışması uzun sürmedi. Denizciler bu defa manivelaları kaptıkları gibi Sanderson'dan "tutsak olarak teslim olmasını" istediler. Gemiyi ele geçirip zarar vermeyeceklerini belirttikleri doktorla

54 Bu kısım Thomas Sanderson ile William Steele'in mahkemeye verdikleri bilgilere dayanmaktadır (1750), HCA 1/58, dosya 1-10. Davanın sonucu bilinmez, ancak kararın asilerin idamı yönünde olması ihtimal dahilindedir. Bkz. *TSTD*, #17198.

birkaç kişinin yanı sıra Sanderson'ı kilit altına alarak ahşap dünyayı baş aşağı ettiler. Daha sonra kaptanı ve onu destekleyenleri bir kayığa bindirip yanlarına yemek de koyarak kıyıya gönderdiler. İhraç edilenler, başı dertte olan dostuna yardıma gelen Kaptan Joseph Bellamy'nin idaresindeki *Speedwell* gemisine alındı. Derhal *Antelope*'un peşine düşüldü. Sonunda asiler yakalanıp üçüncü kez zincire vuruldular.

Kaptan Sanderson tekrar başına geçtiği gemisine binince güvertede çok sayıda boş şişe ve daha beteri, kullanılmaya hazır barut buldu (bununla gemiyi mi savunacaklardı, yoksa havaya mı uçuracaklardı, orası belli değildi). Ayrıca değerli yükünü, "Hint mallarını" (pamuklu kumaş) doldurduğu sandıkların tayfalar tarafından kırılıp "gemideki kadın kölelere" dağıtıldığını gördü. Zincirledikleri adamlara gemiyi ne yapmayı tasarladıkları sorulunca, içlerinden bir tanesi, galiba "Kaptan Turner" denilen kişi, şu yanıtı vermişti: "Mürettebattan bazıları Brezilya'ya yelken açmaktan, diğerleri de Antiller'den Eustatius'a götürüp orada elden çıkarmaktan yanaydı," olmuştu. Elden çıkarılacaklar alt güvertedeki kölelerdi. İsyanın amacı sınırlı özgürlükten başka bir şey değildi.

Gemi doktorunun yardımcısı William Steele'in mahkemede verdiği ifade isyanın sebeplerini açıklar. İlki, denizcilerden birkaçı Sanderson'ın gelenekleri çiğnediğini düşünüyordu, çünkü içki içmek denizcilerin hakkıydı. "Sair gemilerde reislerin sahilde sert alkollü içkilere müsaade etmelerine rağmen" Sanderson'ın buna izin vermediğinden şikâyetçi olan iki denizci sorunu kendileri çözmeye karar vermişlerdi. Ambara girip neşelerini geri getirecek içkileri bulmuş, sarhoş olmuş ve Kaptan Sanderson'la kavga etmişlerdi. İkincisi, anlaşılan şiddet de dahil olmak üzere, "kaptanın onlara takındığı tavır sebebiyle gemide endişeli ve huzursuz bir hayat yaşıyorlardı." Sanderson biraz daha doğuya, Gine sahillerinin aşağısına doğru gideceklerini söylediğinde "güvertede homurtular" duyulmuştu. Denizciler, "kaptanın seyahatin ilk kısmında kendilerine kötü muamele ettiğini söylüyorlardı, rüzgâr istikametine doğru gitmek için mecbur tutulmak zorlarına gitmişti, çünkü diğer gemilerden kurtulduğu zaman [yani etrafta başka

gemi kalmadığında] onlara başka kötülükler de yapacağından çekiniyorlardı." Tek başlarına kaldıklarında zorbalığı artacaktı. Üçüncü sebep, lostromonun kaptan tarafından dövülmesi gibi daha somut bir gerekçeye dayanıyordu (belki de ikincisine işaret ediyordu). Bu dayak faslında mürettebattan birkaçı "kocamış adamı dövmemesini [demek ki lostromo çok ihtiyar bir adamdı]" söyleyerek karşı çıkmaya yeltenmişti. Arkasından ağız dalaşı sahnelenmiş, mürettebat kaptana "lisanımünasip" ile bağırıp çağırmaya başlamıştı. İlk iş durdurma eyleminden hemen önceki gece yaşanan bu kavga kopma noktasıydı herhalde.[55]

Duruma bakılırsa Kaptan Sanderson zarar görmeden, hatta canına kastedilmeden kurtulduğu için şanslı sayılırdı.[56] 1721 yılında *Endeavour* gemisinde isyan çıkaranlar Kaptan John Wroe'yu kırbaçlamışlardı, *Antelope* gemisindeki koşullarla aynı sebepten ötürü kaptanlarını korkunç bir biçimde öldürenler de vardı.[57] 1719'da *Abington* gemisinde bir isyancı çalışma koşullarını anlatırken "Lanet olsun, sağ kalmaktansa ipe çekilmek daha iyi!" diyordu.[58] *Buxton* gemisinin denizcileri 1734'te Kaptan James Beard'ın işini baltayla bitirmişlerdi. Her şey olup bittikten sonra denizci Thomas Williams derin bir oh çekmişti: "İt herifi hallettim nihayet. Keşke daha önce yapsaydım." Aradan 2 yıldan biraz daha uzun bir zaman geçtikten sonra *Pearl Galley*'de hallerinden memnun olmayan denizciler sinir savaşına girerek Kaptan Eustace Hardwicke ile diğer zabitlere Kaptan Beard'ın akıbetini hatırlatarak aynısının çok

55 Köle ticaretinde zabit olarak görev yaparken iki parmak kalınlığında bir halatla bir denizciyi dövdüğü için Sanderson hakkında birkaç yıl önce dava açılmıştı. Bkz. Thomas Powell'a karşı Eustace Hardwicke, 1739, HCA 24/139.

56 İsyancılar bazen kaptanla diğer zabitleri kıyıya gönderirlerdi (*Antelope* gemisindekiler öyle yapmıştı). Bazıları da onları filikaya bindirip açık denizlerde suya bırakır (bunun sonunun ölüm olduğu kesin sayılırdı), çoğuysa bir ya da ikisini hemen öldürürdü. Bu kısımda anlatılanlar 1719 ile 1802 yılları arasında yaşanmış 37 isyandan örneklere dayanmaktadır.

57 *American Weekly Mercury*, 7 Aralık 1721. Bkz. *TSTD*, #75419.

58 John Bicknor'ın mahkemeye verdiği bilgiler, Jamaika Büyük Jüri Duruşması, 19 Ocak, 1720, HCA 137/14, dosya 9. *Abington* gemisinin bu seferi *TSTD* içinde yer almaz ama bir sonrakinden söz edilir. Bkz. #16257.

yakında yine yaşanabileceğini ima ediyorlardı.[59] 1737 yılında *Tewkesbury*'nin denizcileri arasından "Delikanlılar," baltayla kaptanın yüzünü dağıtıp küpeşteden aşağı atmışlardı. O sırada isyancılardan John Kennelly'nin "kâfi miktarda rom olması lazım," dediğini duyanlar vardı. John Rearden ise kaptanın artık *"yarımızın kellesini alması"* mümkün değil, diye böbürleniyordu. Yakalanıp Coast Kalesi'ne kapatılarak yargılanan ve suçlu bulunan isyancılardan 2'sinin cezası ticari gemilere forsa olmak, 5'inin de kalenin deniz tarafındaki kapılarına asılmaktı.[60]

Özellikle "Black Bart" Roberts gibi köle ticareti yapan denizcilerin denizlerde dolaştığı, ganimetlere el koyup Atlantik ticaret sisteminde krize yol açtığı 1710'larda ve 1720'lerde bazı isyancılar korsanlığa geçiyordu. Bu korsan nesli tüyler ürperten infazların yapıldığı kanlı bir mücadeleyle yok edildi, ayrıca donanma gemilerinin devriyeleri sıkılaştırıldı; ancak buna rağmen Afrika sahillerinde isyan çıkaranlar arasında korsanlığa yönelenler oluyordu. Köle ticareti limanlarından biri olan Anomabu'da bir görevli 1766'da tacirleri uyarıyordu: "Sahil korsan gemisi kaynıyor, bilhassa Hide isimli bir adamın emrindeki bakır zırhlı uskunada otuz dört adam var ki hepsi mihverli tüfekler ve tabancalarla iyi silahlanmışlar."

---

59 Thomas Williams'ın sorgusu (1734), HCA 1/56, dosya 90; Powell'a karşı Hardwicke (1738), HCA 24/139. *Buxton* gemisindeki isyanın haberini ilk veren 26 Eylül 1734 tarihli *American Weekly Mercury* olmuştu. Ayrıca bkz. *The Boston News-Letter*, 31 Ekim 1734. Yine bkz. *TSTD*, #16758, ve *Pearl* kalyonu için #16870. 1767 yılında Bristol çıkışlı *William* gemisinde baltayla işlenen cinayetler için bkz. *Boston News-Letter and New-England Chronicle*, 10 Nisan 1767. Bkz. *TSTD*, #17634.

60 *Tewkesbury* hakkında bkz. *The Tryals of Seven Pyrates, viz. James Sweetland, John Kennelly, John Reardon, James Burdet, William Buckley, Joseph Noble, and Samuel Rhodes, for the Murder of Capt. Edw. Bryan of the Tewksbury of Bristol; and Running Away with the said Ship, November 2, 1737* (Bristol, 1738); *Boston Gazette*, 13 Mart 1738; "Proceedings of a Court of Admiralty held at Cape Coast in Africa the 19th November 1737 for the Trials of James Sweetland and other for Murder & Piracy", HCA 1/99, dosya 1-4. Başka vakalarda bir kaptan ya da zabit bir anlık intikam hırsına kapılan bir denizci tarafından öldürülmüş, ancak gemiyi ele geçirme çabası görülmemişti. 1792 yılında Bristol çıkışlı *Lovely Lass* gemisinde *"Joe veya Cudjo* adında bir Zenci *John Dickson* ve *John Owens"* ile birlikte zabit Robert Millagan'ı öldürmüştü. Bkz. *The Times*, 8 Kasım 1794.

Korsanlar 12 ila 14 arasında küçük tekneyi ele geçirmişlerdi, "güvertede 1200 sterlin kıymetinde mal ve 50 ons altın tozu vardı." 1769'da *Black Prince* gemisinde çıkan isyandan sonra denizciler "siyah bayrak çekmiş" ve geminin adını *Liberty* olarak değiştirmişlerdi.[61]

İsyan çıkarmak ve korsanlıktan başka denizcilerin başvurdukları diğer direniş yöntemleri arasında en yaygını firardı. Emma Christopher'ın işaret ettiği üzere, Afrika sahillerinde gemiden kaçanlar sık görülüyordu. Ancak firar eden köleler kadar denizciler için de özgürlüğe kavuşmak zordu, çünkü Afrikalı köle tacirleriyle işbirlikçileri onları mutlaka bulur ve kaptanlara iade ederlerdi (tabii ücret karşılığında). Batı Afrika sularında gemilerin etrafında dolaşan köpekbalıklarının firar etmeyi aklından geçirenlerin çoğunu caydırıcı etkisi olurdu, yine de bir canavardan kaçıp bir başkasıyla karşı karşıya gelmeye istekli olanlar görülürdü. Firarı engelleyen bir diğer unsursa denizcilerin Afrika'ya bakışıydı; içlerinden birinin mahkemede anlattığı üzere hem kendisi hem arkadaşları Bonny'de kaptandan kurtulmak için "kaçmaya niyet etmişler" ama yapmamışlardı, çünkü orası "Yamyamların yaşadığı vahşi bir yerdi."[62]

Yolculuğun Sonu

Bir köle gemisinde bulunan denizci açısından yolculuk dört türlü sonlanabilirdi: Ölümle, direnişle (firar ya da isyan ki bunların da kaçıp kurtulmaktan idam edilmeye kadar birkaç sonucu olabilirdi); Ara Geçiş'ten sonra vardıkları limanda yasal veya yasadışı terhis edilerek ya da yurda döndükten sonra oradaki limanda terhis olarak.

---

61 *Maryland Gazette and News Letter*, 16 Ekim 1766, kaynak Donnan II, 528-529; *Connecticut Journal*, 17 Kasım 1769; *The New London Gazette*, 15 Aralık 1769. Bkz. *TSTD*. #17691 (*Black Prince*). Denizcilerin kaptanı öldürüp cinayetin köle ayaklanması sırasında işlendiğini iddia ettiği olay hakkında bkz. *The New-York Gazette*, 11 Mart 1765.

62 Christopher, *Slave-Trade Sailors*, 127-132; James Towne ile röportaj, *Substance*, 56; Hector McNeal'in mahkemeye verdiği bilgiler (Kasım 1731), HCA 1/56, dosya 44.

Ara Geçiş'in sonunda kaptanların çoğunun karşı karşıya kaldıkları bir sorun vardı. 200 tonluk bir gemide 350 köleyle başa çıkmak için 35 kişilik mürettebat gerekirken, yurda dönüşte limana götüreceği yük şeker (veya çakıl) olunca kaptan tasarrufa gitmek isterse yalnızca 16, hatta daha az tayfayla yola devam edebilirdi, genellikle de öyle yapılırdı. Peki, birdenbire işe yaramaz olan diğer mürettebata ne olurdu? Kimi ölmüş, kimine kaptandan ve gemiden gına geldiği için etekleri zil çala çala firar etmiş olurdu, hem de hatırı sayılır miktarda alacağı parayı kaybederek. Fakat denizcilerin çoğu alınteriyle kazandıkları parayı korumak ve ülkelerine, özellikle ailelerine, kendi çevrelerine dönmek isterlerdi. Köle gemisi kaptanları bu işgücü fazlasından kurtulmak için türlü stratejiler geliştirmişlerdi.[63]

Tam da (pazarda satışa hazırlamak üzere) kölelere gösterilen muamelenin iyileşmeye başladığı Ara Geçiş'in sonuna yaklaşılırken, kaptan bu kez hiç olmazsa bazılarının limana vardıklarında firar edeceği umuduyla tayfalara ya da mürettebatın bir kısmına el atardı. Bu bıktırana dek sataşma oyunuydu. Bütün kaptanların başvurduğu bir yöntem olmamakla birlikte yeterince uygulayan vardı ki, herkesçe bilinirdi. 1790'da Parlamento önünde verilen ifadede, Batı Hint Adaları'nda "tayfalardan kurtulmak istenen gemilerin kaptanlarının haşin muamelelere başvurduğu pek çok vaka olduğunu düşünüyorum," diyen Britanya İmparatorluğu'nun kurtarıcısı, deniz savaşı kahramanı, "İngiltere'nin Koramirali, En Şerefli Bath Şövalyesi, Birinci Sınıf Deniz Filosu Amirali Lord Rodney'den" başkası değildi.[64]

Bu kasten yapılırdı, öyle ki tacirler bazen yolculuk sona ermeden fazla mürettebattan kurtulmak gerektiğine dair talimatlar verirlerdi. Miles Barber, 1784'te Kaptan James Penny'ye

63 Gemiciler bazen ücret kaybını telafi etmek için firar ederek, işgücü sıkıntısı çeken Batı Hint Adaları ya da Amerika'daki bir limandan İngiltere'ye giden bir gemide "kaçak" olarak daha yüksek ücretle çalışırlardı. Bkz. Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, 136-138.

64 Lord Rodney'in ifadesi, 1790, *HCSP*, 72:182-183. Benzer yorumlar hakkında bkz. Sir George Young'ın ifadesi, *HCSP*, 69:155; Sir George Young'ın ifadesi, 1790, *HCSP*, 73:211-212; Thomas Clappeson'ın ifadesi, 1791, *HCSP*, 82:214.

"St. Kitts veya St. Thomas'da müsait olursa birkaç yabancı denizci alıp mürettebatınızda başıbozuk olanları gemiden atmanızı tavsiye ederim," diye yazmıştı. Yapılan şeyin yasal olmadığının farkındaydı, bu nedenle Penny'ye zabitlere bundan "bahsetmemesini" tembih ediyordu. Tacirler gemicilerden kurtulmaktan açıkça söz etmeseler bile kaptanların düzenli olarak başvurduğu bir yoldu. Kaptan Francis Pope, 1740'ta Rhode Island'da Abraham Redwood adında bir tacire şöyle yazmıştı: "Mümkün olduğu kadar az adam tutmanın sizin lehinize olduğu kanaatindeyim." Kölelik yanlısı Lord Sheffield'in de itiraf ettiği üzere, işgücü harcamalarını kısarak seyahatten elde edilen kârı artırıyordu. Ancak dikkate alınacak başka noktalar da vardı. Köle gemisinde karşılaşılan istismar ve patlamaya hazır gerginlik göz önüne alındığında, kaptanlar isyankâr ya da "başıbozuk" olanlardan kurtulmak isteyebilirlerdi. Yapılan hesapların bir bölümü de denizcilerden azımsanmayacak kadarının, kimi örneklerde büyük çoğunluğunun, köle yolculuğunun sonuna yaklaşılırken sağlık durumlarının bozulması ve iş göremez hale gelmeleriyle ilgiliydi. Sıtma, oftalmi (göz iltihabı), "Gine kurdu" (özellikle bacaklarda devasa boyutlarda büyüyen parazitler) ve türlü ülser çeşitleri, en çok da Afrika'da yaygın bir deri hastalığı olan "piyan" görülürdü.[65]

Bu denizciler Batı Hint Adaları'na vardıklarında hazin bir görüntü sergilerlerdi. Gemici Henry Ellison tarafından Barbados'ta "büyük acılar çeken ve temel ihtiyaçlarından mahrum kalmış, bacak derileri ülserli, pirelerle dolu, ayak parmakları çürümüş, kimsenin yardım elini uzatmadığı ya da yanına almadığı birkaç Gine denizcisi" görülmüştü. Jamaika'da "iskeleye yatmış ülserli çaresiz" denizcilerle kaynayan rıhtım bo-

65 Lord Sheffield, *Observations*, 18; Kaptan Francis Pope'tan Abraham Redwood'a, Antigua, 24 Mayıs 1740, Donnan III, 135; Miles Barber'dan James Penny'ye, 11 Mart 1784. Baillie'e karşı Hartley davası köle gemisi *Comte du Nord* ile köle ticaretine ilişkin bilgiler içerir: E 219/377, NA. Ayrıca bkz. Samuel ve William Vernon'dan Kaptan John Duncan'a, Newport, 8 Nisan 1771: "Lüzumundan daha fazla adamınız mevcutsa, onları dostça tahliye etmeniz ve geminin masraflarını azaltmanız münasiptir." Bkz. Donnan III, 248. Köle gemilerinin Batı Hint Adaları'nda sahile bıraktığı denizcilerin açtığı davalar için bkz. Soudin'e karşı Demmerez (1720), HCA 24/133; Fernando'ya karşı Moore davası (1733), HCA 24/138.

yunca sergilenen insan manzaraları da bundan farklı değildi. "Dizkapağından ayak bileğine kadar" kangren olmuşlardı, "öyle zavallıydılar ki böylelerini hiçbir gemi istemezdi." Bazılarını şahsen tanıyordu Ellison. "Barbarca istismar edilmiş," sonra da paralarını kaptırmışlardı. Ellison onlara kendi gemisinden yiyecek getirirdi. Bu adamlara "iskele bekçisi" veya "kıyı hamalı," rıhtım olmayan yerlerde ise "kumsal arıları" denirdi. Bazen ölmek için boş şeker fıçılarının içine girerlerdi.[66]

Bu denizciler tam fiyattan satılmayacak kadar hasta olan "süprüntü köleler" ile eşdeğerdi ama bir farkla: "Beyaz adam" satılık değildi elbet, ne ki bu bitik denizcilerin kimse için değeri yoktu, aylardır çalıştıkları kimseler için de eksi değerden başka bir şey değillerdi. Satılamazlardı ama bir kenara atılabilir, gemiden inmeye zorlanabilirlerdi. Zavallı, hasta denizciler bütün Amerika kıtasında köle teslimatının yapıldığı hemen her limanın rıhtımında dilencilik yaparlardı.

Sorun öyle boyutlara ulaşmıştı ki çeşitli koloni ve liman şehirlerindeki yöneticiler harekete geçti, birçoğu denizcilere özel hastaneler kurdu. Barbados'un başkenti Bridgetown şehrindeki düşkünler evi, köle gemisinde çalışmış denizcilerle tıklım tıklımdı. Aynı şekilde Dominica ve Grenada Adalarının kumsallarıyla limanlarında da görülürlerdi. Charleston'da yazılan 1784 tarihli bir rapor, "Afrika gemilerine ait en az altmış adamın bu şehre bırakıldığını, çoğu ölen denizcilerin cenaze masraflarının şehrin kasasından karşılandığını" bildiriyordu. Jamaika "sakat kalmış" ve engelli denizcileri kapsayan yasayı ancak 1759 yılında kabul etmişti (yasadaki hükümler o tarihten çok sonra iyileştirildi). 1791'de "Kingston Hastanesi'nde yatan hastaların çok büyük kısmının Gine gemilerinde çalışmış" olduğu bildiriliyordu. "Topal, ülserli ve hasta gemicilerin" terk edilmesi "Kingston toplumunda öyle büyük sıkıntı ve masraf doğuruyordu" ki, Jamaika yasama meclisinde gemi kaptanlarının engellileri kıyıya bırakmalarını yasaklayan bir kanun kabul edildi.[67]

---

66 Ellison ile röportaj, *Substance*, 41; Towne ile röportaj, *Substance* 60. Ayrıca bkz. William James, 1789, *HCSP*, 63:139, John Ashley Hall'un ifadesi, *HCSP*, 72:233; James Morley'in ifadesi, *HCSP*, 73:164, 168.

67 John Simpson'ın ifadesi, *HCSP*, 82:44 (Barbados); Robert Forster'ın ifadesi, 1791, *HCSP*, 82:134 (Dominica, Grenada); *Connecticut Journal*, 22 Aralık 1784

Kendileri de iskele bekçileri olan iki denizci başlarına gelenleri anlatıyorlardı. Lombar ağzından düşüp bacağını kıran William Butterworth'ün kaptanı onu Kingston'da gemiden atmıştı. "Yabancı bir diyarda dermansız, topal ve cebinde azıcık parayla kalakaldım," diye düşünmüştü. James Towne de benzer bir tecrübe yaşamıştı: "Benimle beraber iki adamı daha beş parasız ve kimsesiz South Carolina'da Charles Town kıyısında bıraktılar. O ikisi öldü."[68]

Ayaklanma: Liverpool, 1775

Denizciler Angola ve Jamaika'ya doğru yelken açacak *Derby* gemisinde hazırlıkları tamamlamış, arına donatmışlardı. Kaptan Luke Mann onları bir ay önce ayda 30 şilin ücret karşılığında işe almıştı; fakat 25 Ağustos günü yalnızca 20 şilin ödeyeceğini bildirdi, çünkü limandaki işsiz güruha bakılırsa "işi yapacak çok adam vardı." Kararı veren bizzat gemi sahipleri, özellikle de yerel tacirlerden Thomas Yates'ti. *Derby* gemisinin mürettebatı deliye döndü. Kaşla göz arasında arınayı kesip koparark ana güvertenin ortasında karmakarışık bir yığın halinde bıraktılar.[69]

Birisi zabıtalara haber uçurmuştu, onlar da 9 denizciyi yakalayıp yargıcın karşısına çıkardılar ve hapse attırdılar. Bu arada yaptıkları ilgi çekici eylem ve hapse atıldıkları haberi limanda kulaktan kulağa yayılıyordu. Çok geçmeden 2 ya da 3 bin kadar denizci (sayıları konusunda her kafadan bir ses çıkıyordu), ayaklanan gemicilerin geleneksel silahları olan manivelalarla sopaları kaptıkları gibi gemici biraderlerini kurtarmak için Water Street'teki eski kuleye (Old Tower) doğru yürüyüşe geçtiler. Camları kırıp cezaevine girerek bütün bel-

(Charleston); Hercules Ross, 1791, *HCSP*, 82:260; Mark Cook'un ifadesi, 1791, *HCSP*, 82:199 (Jamaika).

68 *Three Years Adventures*, 137; James Towne'un ifadesi, *HCSP*, 82:30.

69 Olayı ilk araştıran Brooke'tu, *Liverpool as it was* adlı çalışması Londra gazetelerindeki makalelere ait yararlı bilgiler içeriyordu. Yaklaşık 50 yıl sonra grevi en iyi araştıran çalışma için bkz. Rose, "A Liverpool Sailors' Strike in the Eighteenth Century", 85-92. *Derby* gemisinin diğer ortakları John Yates, Sam Parker ve Thomas Dunn'dı. Bkz. *TSTD*, #92523.

gelerle kayıtları yok ettiler. Gardiyanları teslim alarak 8 denizciyi serbest bıraktılar ve umutla bu defterin kapanacağını düşünüyorlardı. Kurtardıkları adamlarla birlikte neşe içinde uzaklaşırken dava arkadaşlarından birini geride bıraktıklarını fark edince geri döndüler. Onu da bulup serbest bırakırken, asilerle işbirliği ettiği gerekçesiyle hapse atılan bir kadını da unutmamışlardı. Denizciler gece yarısına dek rıhtım çevresinde gösteri yürüyüşü yaptılar, zaferlerini naralar atarak kutlarken yerli halktan bazılarını korkuttular. Derken limanda buldukları bütün gemilerin armalarını söktüler.[70]

Derby gemisinde yaşanan olay, işbaşında doğrudan eyleme geçmekten çıkıp greve, en nihayet kent ayaklanmasına dönüşmüştü. 26 ve 27 Ağustos tarihlerine denk gelen Cumartesi ve Pazar günleri sakin geçiyordu, fakat denizciler her gece ücretleri kısmak için tacirlerin kararlı çabalarının sürmesi nedeniyle rıhtıma sızıp arma keserek, yelkenleri mayna ederek hareketli liman kentindeki gemileri hareket edemeyecek hale getiriyorlardı. Pazartesi sabahı erkenden gemi gemi dolaşıp çalışanları iş bırakmaları için kışkırtmaya başladılar. Gemici Thomas Cocket, itiraz edenlerin zorla gemiden indirildiğini, denizcilerin "bütün gemilere binip kim var kim yoksa dışarı çıkardığını" anlatıyordu. Grev yayılmış, normal koşullarda insanların durmadan sağa sola koşuşturduğu liman sessizliğe bürünmüştü. Aynı gün şehre bakan North Lady's Walk adlı yerdeki karargâhlarında bir toplantı yapan denizciler, tacirlerle aralarındaki ücret sorununu Mercantile Exchange (Ticaret Borsası) kurumuna götürerek çözmeye karar verdiler. Öfkeliydiler ama silahsız, olay çıkarma niyeti gütmeden gittiler. Amaçlarına ulaşamamışlardı. Belli ki bazıları oradan çıkarken gözdağı vermiş, ertesi gün geri gelip binayı başlarına yıkacak-

70 Bu ve önceki paragraf Londra gazetelerinde yayımlanmış iki makaleye dayanır: *Gazetteer and New Daily Advertiser*, 4 Eylül 1775; ve *Morning Chronicle and London Advertiser*, 4 Eylül 1775. Gerek Brooke gerekse Rose (yukarıda sözü edilen) birkaç gazetenin yaptığı hatayı yineleyerek Yates'i *Derby* gemisinin sahiplerinden biri olarak değil de kaptanı olarak gösterirler. Ayrıca Rose 26 Ağustos Cumartesi sabahı denizcilerin protesto yürüyüşü yaptığını söyler, oysa bunun Pazartesi günü yapıldığını destekleyen çok sayıda kanıt bulunmaktadır.

larını söylemişti. Tacirler bu tehdit dolu sözleri ciddiye aldılar. Bu adamlarla ikinci kez ve şiddet içinde karşılaşmak istemediklerinden borsa binasının kepenklerini kapatıp önüne barikatlar yığdılar. Ayrıca binayı korumak için, aralarında "süper kaliteli" beyefendiler de bulunan silahlı gönüllüler işe aldılar ve fazladan 120 işçiye ücret ödediler.[71]

29 Ağustos Salı günü öğle sularında geri dönen denizciler bu kez daha kalabalık ve savaşa gidercesine "bağrışa çağrışa" gelmişlerdi. Hâlâ pazarlığa oturmaya istekliydiler, gelgelelim şikâyetlerine kulak asan olmadı. Giderek sinirlenen yerel yöneticiler İsyan Yasası'nın maddelerini okuyup onlardan dağılmalarını talep ettiler. Ama buna yanaşmayan denizciler nihayet gözdağı verecek şekilde borsa binasının etrafını sardılar. Protestoculardan birkaçı pencerelere tahta ve tuğla parçaları fırlatıyordu. Gemici John Fisher gösterişli binanın camlarını tırmıkla kırıyordu. Gerilim artarken binanın içinden ya tacir Thomas Radcliffe ya da liman zabıtasından Thomas Ellis adında biri protestocuların üzerine bir el ateş etti. Bunun arkasından peş peşe silah sesleri duyuldu, denizcilerden birkaçı vurularak ölmüştü. Görgü tanıklarından birinin sözleriyle, "yaralıların çığlıkları ve inlemeleri yürekleri parçalıyordu." Yaşanan kargaşada zayiatın boyutlarını tam olarak görmek zordu. En az 2, en fazla 7 denizci canından olmuş; en az 15, en fazla 40 adam yaralanmıştı. Ateş edildikten sonra denizcilerin misilleme yapacağını herkes biliyordu, dolayısıyla evlerde panjurlar indirildi, ahali savunma planları yapmaya koyuldu. Zenginler değerli eşyalarını kaldırıp gizledi, çocuklarını evden gönderdiler. Köle taciri Thomas Staniforth gümüşlerini samanlığa saklamıştı.[72]

Çarşamba sabahı 1000 denizci şapkalarına taktıkları kırmızı kurdelelerle sokaklara döküldü. Silah satılan dükkânlarla depoları yağmalayarak birinden 300 misket tüfeği, bir başkasından barut, üçüncüsünden alaybozan ve tabancalar aldılar.

71 *Gazetteer*, 4 Eylül 1775.

72 James Waring'in mahkemeye verdiği bilgiler, 4 Eylül 1775, PL 27/5, NA; *Morning Chronicle*, 4 Eylül 1775. Thomas Staniforth hakkındaki bilgileri oğlu Samuel'dan sözlü olarak Brooke almıştı. Bkz. *Liverpool as it was*, 339.

Ne var ki bu silahlar bile onları amaçlarına ulaştırmaya yetmezdi, onlar da gasp ederek rıhtım kenarına getirdikleri atlarla gemideki topu borsa binasının karşısındaki tepeye taşıdılar.[73] Çok geçmeden şehrin sokaklarını kaplayan kaldırım taşlarında "kılıç ve top sesleri" yankılanmaya başladı. Denizciler ne pahasına olursa olsun istediklerini almaya kararlı olduklarını simgeleyen "kanlı bayrağı" eline almış George Oliver'ın arkasında toplu halde yürüyorlardı. Ölümüne çarpışacaklardı. Öğleyin Dale Street ve Castle Street gibi stratejik noktalara yerleştirdikleri toplarla borsa binasına hem kuzeyden hem güneyden saldırmayı tasarlıyorlardı. Daha sonra "günün büyük kısmını" binayı güllelerle ve silahlarla ateş altına alarak geçirdiler. "Kaz kafalılara ateş!" diye bağırıyorlardı. Kudurmuş denizciler toplarıyla misket tüfeklerinin namlularını kudretli Liverpool Şehir Meclisi'nin taşa oyulmuş sembolü "kaz ciğeri" ile aslında bütün şehre doğrultmuşlardı. Taşı paramparça ettiler. Top atışlarının yarattığı sarsıntı öyle büyüktü ki "etrafta kırılmayan cam" kalmamıştı. Kesintisiz bombardıman tam bir kuşatmaya dönmüş, sonunda görgü tanıklarından birine göre 4 kişinin daha ölümüne yol açmıştı.[74]

Ticaret, imtiyaz ve iktidar merkezi ateş altında tutulurken şehir dehşetin pençesine düşmüştü. Tacirler sokak köşelerinde durmuş "suratlarına yayılan korkuyla" çarpışmaları seyrediyorlardı. Şaşırtıcı bir samimiyetle bir tanesi şöyle yazmıştı: "Ödleğin tekiyim, haldkat bu, ama zannedersem bunlar karşısında herkes paniğe kapılır." İdareciler şehri denizcilerin hiddetinden korumakta beceriksiz kaldıklarını kabul ediyorlardı, dolayısıyla yardım istediler. İki beyefendi, askeri birlik derhal gelmezse "Liverpool kül olur ve şehrin sakinlerinden kimse sağ kalmaz," diye anlatmak üzere Manchester'ın yolunu tutmuştu. Kuşkusuz bu kadar abartmalarının nedeni, Lord Pembroke'un komutasındaki Kraliyet Süvari Alayı'nın harekete geçmesini

73 Denizcilerin ateşledikleri top sayısına dair tahminler iki ile altı arasında değişir.

74 Genç Richard Downward'ın mahkemeye verdiği bilgiler, 2 Eylül 1775, PL27/5; *Gazetteer*, 4 ve 6 Eylül 1775. Bunların denizci mi yoksa borsa binasını korumaya çalışan halktan kimseler mi olduğu kaynaklarda belirtilmez.

sağlamaktı. Şehrin yöneticileri kendilerini müdafaa ederken denizciler de dört bir tarafta mücadelelerini sürdürüyorlardı. Öğleden sonra geç vakitlerde içlerinden biri kapı kapı dolaşıp, borsa binasında ölenleri gömmek için –bazen tabancayı da doğrultarak– para "rica" edince, malı mülkü olanlar dehşete kapılmıştı. Ayrıca davullar ve flamalar eşliğinde özellikle hedef alınan köle tacirlerinin evlerine doğru yürüyüş düzenleyenler vardı. Bir görgü tanığına göre "geminin bandırası yahut bayrağı altında yürüyorlardı, çok sayıda denizci yanlarında alaybozan, misket tüfekleri ve sair silahlar taşıyordu."[75]

Peşine düştükleri ilk tacir, önceki gün ilk silah atışını yaptığına inandıkları Thomas Radcliffe oldu. Borsa binasının kuzeydoğusunda kalan Whitechapel mahallesinde Frog Lane'de oturuyordu. Oraya varınca denizcilerden bir grup içeri girip Radcliffe'in eşyalarını sokağa atmaya başladı. Görgü tanıklarına bakılırsa, pahalı mobilyaları dışarı çıkarıp paramparça etmişlerdi. Çekmeceleri dolduran ipek kumaşları "lime lime ederek" dolapların içinde ne varsa boşaltmışlardı. "Kuştüyü yatakları, yastıkları ortalığa döküp delik deşik ettikten sonra tüyleri havaya savurdular." Beyefendinin uşakların yattığı şiltelere kuştüyü yerine tahıl kabuğu doldurduğunu görenler gözlerine inanamamıştı. Liverpool'un aşağı tabakasından gelenlerin uzunca bir süre akıllarından çıkmayacak bir aşağılanmaydı bu. Yine de her şeyi yok etmediler, çünkü denizci "yosmaları" denen güruhtaki kadınlar bazı eşyalara el koyup götürmüşlerdi.[76]

Bir sonraki istikamet Rainford Gardens'da, köle ticaretindeki gemilerinin sayısı bir ara 29'a çıkmış, en güçlü Afrika tacirlerinden biri olan William James'in eviydi. James her nasılsa kalabalığın niyetini önceden sezmiş ve değerli eşyalarını kır

75 William Sefton'ın mahkemeye verdiği bilgiler, 3 Eylül 1775, PL27/5; *Morning Chronicle*, 8 Eylül 1775; *Gazetteer*, 8 Eylül 1775.

76 *Morning Chronicle*, 8 ve 11 Eylül 1775; *Gazetteer and Daily Advertiser*, 6 Eylül 1775. Richard Brooke yıllar sonra "Mr. Radcliffe'in evine saldıran gruba dahil olmuş" biriyle konuşmuştu. Bu kimse ona "uzun bir zaman sonra alt tabakadan insanların Mr. Radcliffe aleyhinde sarf ettiği" bir tabiri keşfettiğinden söz etmişti. Mr. Radcliffe'in oğlu da daha sonra bu hikâyeyi doğruladı. Bkz. Brooke, *Liverpool as it was*, 341.

evine kaçırmış, hatta evde de saldırıya karşı önlemler almıştı, ama boşuna. Denizcilerden biri panjurları kırıp pencereyi parçaladıktan sonra kalabalığa seslendi: "Hadi başlıyoruz. Şu evi başlarına yıkalım!" İçeride birilerinin olma ve direnme olasılığına karşı Joseph Black ve güruhtan birkaç kişi daha namluları eve doğrulttular. Denizciler eve girince yatakları, sandalyeleri, masaları, minderleri, giysileri, ayrıca kalaydan, porselenden ve gümüşten yapılmış eşyaları dışarı çıkardılar. Parayla elde edilmiş ne varsa bir kere daha ayaklar altına alınıp sokaklara saçılmıştı. Verilen zarar 1000 sterlini (2007 yılındaki karşılığı 177.000 dolar) bulmuş, hatta geçmişti. Ayaklananlar ayrıca iki şey keşfetmişlerdi; biri döküp saçmaya kıyamadıkları şarap ve romla dolu kiler, diğeri de dededen kalma bir duvar saatinin içine saklanmış "ufak bir Zenci çocuk." Anlaşılan ona dokunmamışlardı.[77]

Verilen zarar o kadar fazla olmasa da iki tacirin daha evlerine saldırıldı: bütün tartışmaların başlangıç noktası *Derby* gemisinin sahibi, Cleveland Square'de oturan Thomas Yates ile evi St. Paul's Square'de olan John Simmons. Denizciler hedef aldıkları evlere vardıklarında tacirler orada değildi. Thomas Middleton adlı bir tacire bakılırsa, eğer evde olsalardı katledilirlerdi. Ortalığa uğursuz bir haber salmışlardı, "şehirde Gine taciri ne kadar adam varsa evi basılacak," diyorlardı. "Cüret ettikleri zorbalığı" sonuna kadar götürmeye kararlıydılar.[78]

Hesaplaşma vakti gelmişti ama bundan yalnızca tacirler nasibini almayacaktı. Köle gemisi kaptanı Henry Billinge'in ifadesine göre, "bir Kadın Gine Kaptanı burada dediğini duyunca" gemici Thomas Pearson adamı sopalamıştı. *Benin* gemisinden Kaptan Thomas Blundell denizci güruhunu görünce

77 *Morning Chronicle*, 4 ve 8 Eylül 1775; *Gazetteer*, 6 Eylül 1775; John Huddleston'ın verdiği bilgiler,1 Eylül 1775 ile John Adams'ın verdiği bilgiler, 2 Eylül 1775, PL 27/5; Brooke, *Liverpool as it was*, 341. Gomer Williams, *History of the Liverpool Privateers and Letters of Marque: With An Account Of The Liverpool Slave Trade, 1744-1812* (Londra, 1897; yeni basım Montreal: McGill-Queen's University Press, 2004), 557.

78 *Morning Chronicle*, 4 Eylül 1775; *Daily Advertiser*, 5 Eylül 1775; Thomas Middleton'ın verdiği bilgiler, 28 Eylül 1775, PL 27/5: *Chester Chronicle*, 4 Eylül 1775.

"onlardan kurtulmak için Hanover Street'e doğru kaçtı." *Ferret* gemisinin reisi Kaptan Anthony Taylor "isyancılar onu tehdit ederken cümle âlemin görmesinden çekindiğinden" gizlenmişti. Dehşete kapılan bir görgü tanığı istemeye istemeye de olsa "hınç besledikleri kimseler hariç herkese çok iyi davrandılar," diye itiraf edecekti.[79]

Perşembe sabahı tacirler zeytin dalı uzatarak, seçtikleri sözcüleri denizcilerle görüşmek üzere North Lady's Walk'a gönderdiler ve protestolarına son verirlerse onları işe almayı teklif ettiler. Denizciler o sırada ölülerini gömmekle meşgul olduklarından teklifi değerlendirecek durumda değillerdi. Yine de delegeler Londralı bir gemici olan ayaklanmanın elebaşı George Hill'le görüşmeyi başardılar. Hill bir gemide topçuydu besbelli; silahından bahsederken yüzü gülüyor, ona "bizim hatun" diyordu. Teklifle ilgilenmediğini söyledi ziyaretçilere, "denizciydi o, kürek sallayamazdı." Dahası, biraderleriyle onun işlerinin henüz bitmediğini düşünüyordu. "Borsa binası yerle bir olana kadar memnun olmayacaktı, başka hiçbir şey onu tatmin etmezdi." Dava arkadaşları usulünce gömüldükten sonra borsa binasına gülle yağdırmak için daha büyük bir top daha getireceklerdi. "Kararlıydılar, taş üstünde taş bırakmayacaklardı." Bu sözlerden sonra tüccar heyeti oradan ayrıldı.[80]

Bu arada Lord Pembroke'un alayı Manchester'dan yola çıkarak gece boyunca yağan yağmur altında yürümüştü. Birliklere eşlik eden bir beyefendiye kulak verilirse, perşembe öğleden sonra saat dörtte Liverpool'a girdiklerinde panjurları kapalı pencerelerin ardından dışarıyı gözetlerken buldukları şehrin "itibarlı" kimselerinin az sonra onları coşkuyla karşıladıklarını gördüler. Denizcileri de hesaplaşmak üzere toplanmış halde bulmuşlardı, ama süvariler çok geçmeden onları mevzilerinden çıkarıp dağılarak geri çekilmelerini sağladılar. Elli protestocunun etrafını çeviren birlikler hepsini Lancaster

79 Thomas Blundell'ın verdiği bilgiler, 2 Eylül 1775; Anthony Taylor'ın verdiği bilgiler, 2 Eylül 1775; Henry Billinge'in verdiği bilgiler, 27 Eylül 1775, hepsinin kaynağı PL 27/5; *Morning Chronicle*, 8 Eylül 1775.

80 Cuthbert Bisbronney'in verdiği bilgiler, 2 Eylül 1775; William Stanistreet'in verdiği bilgiler, 2 Eylül 1775.

cezaevine tıktılar. Cuma sabahı olduğunda ayaklanma sona ermişti. Süvari Alayı sonradan "Şehri ve Gemiciliği yok olmasına ramak kala kurtardığı" için ödüllendirildi. Oysa denizciler bütün gemilere, kaptanlarla tacirlerin hepsine saldırınamışlardı, onların kavgası yalnızca köle ticareti yapanlarlaydı.[81]

Dans Eden Denizcinin Dönüşü

Bizim dans eden denizci de Liverpool isyanına katılmış mıydı? "Huzursuzluk" baş gösterdiğinde uzun zamandır üstlerine sövüp sayıyor, bağımsızlığıyla övünüyordu. Onun da arma sökerek, borsayı topa tutarak, hiç sevilmeyen köle tacirlerinin giysilerini paçavraya çevirerek, sokaklara yatarak nefretini apaçık dile getirmek üzere denizci biraderlerine katıldığını tahmin etmek zor değil. Denizcilerin teknelerdeki yelkenleri salıp "bırakarak" giriştikleri militan eylemin adının konduğu bu tarihi anda, "iş bırakma" denen modern uygulamanın doğmasına yardımcı olmuştu herhalde. Ayrıca 18. yüzyıl sonlarında Atlantik'te yaşanmış en büyük yerel ayaklanmalardan birinin, kalabalıkların devlet ve iş dünyasını bilfiil topa tuttuğu tek ayaklanmanın sahnelenmesine yardım etmiş olabilirdi.

Yoksa bizim denizci keman eşliğinde hoplayıp zıpladığı günün ertesinde kaptan ve gemi doktoruyla buluşup "devasa makine" köle gemisine mi yazılmıştı? Gemide üst üste binmiş ve birbiriyle çatışan biri dikey, biri yatay iki toplulukla karşılaşacaktı. İlki, çalışanlar arasında en tepeden en alta kadar bütün mürettebatın bağlı olduğu, "Hepimiz birbirimiz için varız " şeklinde özetlenen korporatif topluluktu. İkincisi ise sınıfsal topluluktu, kaptan ve zabitlere karşı kendinin de yer aldığı diğer adi denizcilerden meydana gelirdi (yardımcı kaptanlar ve daha düşük rütbeli vasıflı işçilerse ya bu tarafta olurlardı ya o tarafta). Afrika'ya doğru açık denizlere girdikten ve kaptanın şişirilmiş yetkileri kendini belli ettikten sonra zabitler ile denizciler arasındaki ilişki gerginliğin başlıca kaynağı, gemideki toplumun temel çelişkisi oluverirdi.

---

81 *Morning Chronicle*, 11 Eylül 1775; Council Book of the Corporation, 1775, cilt 2, 717-718; alıntı yapan Brooke, *Liverpool as it was*, 345.

Afrika sahillerine varıp da köleleştirilmiş çok sayıda insan gemiye getirilmeye başlayınca her şey değişirdi. Denizci artık Afrikalı tutsaklara zorla ettirilen danslara gözcülük ederdi. Hapishane gardiyanı olarak çalışır, yüzlerce Afrikalıyı kendi iradeleri dışında şiddet kullanarak gemide tutardı. Aniden nasıl olup da kendini bu gemide bulduğun ya da kaptandan ne kadar nefret ettiğin gibi sorular anlamını yitirirdi. Limanda başlayan veya açık deniz yolculuğunda ortaya çıkan sürtüşmeler gölgede kalırdı. Kaptandan miçoya kadar hayatları tetikte olmaya ve eylem birliğine, tam ortalarında bulunan çok sayıda ve potansiyel olarak güçlü tutsaklara karşı kuracakları işbirliğine bağlı bütün mürettebat arasında, adına korku denen yeni bir sosyal bağ örülürdü. Denizci ve kaptan birbirine yakınlaştıkça korporatif topluluk kuvvetlenirken sınıfsal topluluk zayıflardı ama tamamen gözden kaybolmazdı. Artık gemide daha derin bir düşmanlık hüküm sürer, ona da yeni bir tür anlayış eşlik ederdi. Buna da "ırk" denirdi.

Denizcinin hangi kültürden ya da hangi etnik kökenden geldiğinin de pek bir önemi yoktu, çünkü gemide ve Afrika sahillerinde "devasa makine" ırk kategorileri ve kimliklerin oluşmasına yardım ederken o en azından şimdilik "Beyaz" olacaktı. Bir kısmı "Renklilerden" oluşan ama beyaz olmayanların belirgin biçimde çok olduğu karma bir topluluk olsa dahi, gemi mürettebatından "Beyaz adamlar" ya da "Beyaz insanlar" diye söz etmek, ister Afrikalı olsun ister Avrupalı, köle ticaretine bulaşan herkes için sıradan bir durumdu. Denizcinin "Beyaz adam" statüsü onun köle pazarında satılmayacağının garantisi, tacir ve onun sermayesini korumak adına kölelere şiddet ve disiplin uygulayabileceğinin işaretiydi. William Snelgrave'in belirttiği gibi, köle gemisinde alınan derslerden biri, kölelerin asla "huzursuzluk çıkarmaya veya Beyaz adama vurmaya kalkmamaları" gerektiğiydi, aksi takdirde "ağır şekilde cezalandırılır," belki bundan ötürü infaz edilebilirlerdi. Ancak böyle bir statü, denizcilerin disiplinsizlik ettiklerinde kaptandan ve zabitlerden şiddet görmeyecekleri anlamına gelmediği gibi, gemideki standart muamelelere maruz kalmayacaklarının da garantisi değildi.[82]

82 Snelgrave, *A New Account*, 162-163. Bkz. Christopher, *Slave Trade-Sailors*, bkm. 6.

Gemideki başlıca ve temel çelişki olan kaptan ile mürettebat arasındaki çekişme Afrika sahilleriyle Ara Geçiş boyunca arka plana düşerdi. Denizciler her ne kadar "Beyaz olma keyfini" sürmeye başlasalar da bu yeni koşullardan yakınırlardı. Kölelere kendilerinden daha iyi muamele edildiğini konuşurlardı yana yakıla, ama altını çizmek gerek, bu tamamen çıkarlarına hizmet eden ve dürüst olmayan bir şikâyetti. Yattıkları yeri beğenmezlerdi: Afrikalı esirler gemiye gelince onlara yatacak yer kalmıyordu. Sağlık hizmetlerinden hoşnutsuzdular: 1788-1789 yılları arasında Windward Sahili'nde *Albion* köle gemisinden *Adventure* adlı Kraliyet Donanması gemilerinden birine binen bir denizci, Gine gemisindeki "doktorun hasta denizcileri ihmal ettiği, sadece kölelere bakmak için para aldığı iddiasında" bulunmuştu. En çok şikâyet de yemeklerle ilgiliydi: Köleler daha iyi besleniyorlardı. Onlara verilen kumanya daha taze ve daha çoktu, oysa Samuel Robinson'a bakılırsa, denizci "kölelere bulamaç dağıtırken bir avuç araklamaya kalktığında yakalanacak olursa ağır cezaya çarptırılırdı." Bir gemici denizcilerin bazen "kölelerden yiyecek dilenmek zorunda kaldıklarından" yakınmıştı. Sözümona özgür işçiler hem tacirin hem kaptanın değerli mal olarak büyük yatırım yaptığı kölelerden daha kötü muameleye maruz bırakılırdı. Denizciler aynı zamanda seyahatin sonuna doğru gözden çıkarılabilir fazla işgücü haline geldiklerinde, doğru dürüst hayrını görmedikleri o "Beyaz ten imtiyazının" Ara Geçiş'te bile ellerinden alınabileceğini keşfetmişlerdi. Taciz edilir, kıçlarına tekme yer, hastalandıklarında kendi başlarının çaresine bakmaya bırakılırlardı. Sınıf ayrımı katlanarak geri gelirdi.[83]

Denizci iki tarafın kendinden çok daha büyük, daha ağır oyuncuları arasında üçüncü şahıstı: Bir tarafta tacir, sermayesi ve sınıfı vardı, diğerinde Afrikalı esir, işgücü ve oluşum

83 John Simpson'ın ifadesi, 1791, *HCSP*, 82:42; George Millar ile röportaj, *Substance*, 3; Sir George Young'ın ifadesi, *HCSP*, 73:136; *Three Years Adventures*, 41; Robinson, *A Sailor Boy's Experience*, 56; Richard Story'nin ifadesi, 1791, *HCSP*, 82:13; Thompson ile röportaj, *Substance*, 24. 1701 yılındaki mahkemede John Babb denizcilerin kölelerden yiyecek almasına izin verdikten sonra çoğunun öldüğü iddia edilmişti. Bkz. John Babb'a karşı Bernard Chalkley (1701), HCA 24/127.

sürecindeki sınıfı. Kendine ortada bir yer bulma ve gördüğü tehlike dolu işte sömürülme ölçüsünü sınırlı tutma mücadelesi veren denizciler, ücretlerinde kesintiye gidilmesine karşı, 1775 yılında Liverpool'da yaptıkları gibi direnirlerdi, gelin görün ki köle ticaretine *karşı* iş bırakma eylemine gitmezlerdi. O ticaretin içerisinde daha iyi ücretler almak için iş bırakırlardı. Denizcilerin radikalliği, dayanışma gücü bu kadardı işte.[84] Bu çelişkili tutumu, 1763'te Gine sahilinden Kuzey Amerika'ya gelen köle gemilerinden birinde kafası kıyak, belki akıl hastası, tamamen korkunç durumdaki biri gözler önüne sermişti. Denizcinin teki, "alkolün tesiriyle kıyafetlerini çıkartıp kölelere dağıttı; bilahare Zenci bir çocuğu kucağına aldı, *kendine bir uşak alacağını söyledi;* sonra onunla beraber nehre atladı, ikisi de boğularak öldü."[85]

84 Ağustos 1775'te Liverpool'da ücretler kısa zaman içinde ikinci kez düşürülmüştü. Daha Haziran ortalarında Liverpool çıkışlı köle ticaretinde çalışan denizciler alışılageldiği üzere hâlâ ayda 40 şilin alıyorlardı. Bkz. "Wage Book for the voyage of the ship *Dalrymple* from Dominica to Liverpool, Patrick Fairweather, Master", 1776, William Davenport Archives, Maritime Archives & Library, MMM, D/DAV/3/3. Ayrıca bkz. *TSTD*, #91988.

85 *Newport Mercury*, 18 Temmuz 1763.

9

TUTSAKLIKTAN GEMİ AHBAPLIĞINA

Adam yememekte ısrar ediyordu. Hastaydı, "bir deri bir kemik" kalmıştı. Ölmeye karar vermişti besbelli. Kaptan Timothy Tucker öfkeden kudurmuştu, aynı zamanda 1727 yılında Barbados'a doğru Atlantik sularında ilerleyen *Loyal George* gemisinde taşıdığı 200'ü aşkın köleye emsal teşkil etmesinden korkuyordu herhalde. Robin isimli Siyah kamarotuna kırbacını getirmesini buyurdu. Dokuz kamçılı kırbaçlardan değildi bu, çok daha uzun olan aygır kamçısıydı. Adamı bağlayıp kırbacı üstünde şaklatmaya başladı, "ensesinden ayak bileklerine kadar kanayan yaralardan başka bir şey görülmüyordu," diye anlatmıştı müretebattan denizci çırağı Silas Told yıllar sonra. Kırbacı yerken adamın kılı bile kıpırdamamış, ağzını açıp bir şey söylememişti, buna daha çok öfkelenen kaptanı onu anladığı dilde tehdit ediyordu, "adamı *tickeravoo* edecekti," yani canını alacaktı, fakat o buna karşılık "*Adomma*" dedi, öyle olsun.[1]

Kaptan adamı "feci acılar" içinde bırakıp yemeğini yemeye, Told'a göre "domuz gibi" tıkınmaya kıç güverteye gitmişti.

1 *An Account of the Life*, 22-24. *Loyal George*'un seferi için bkz. *TSTD*, #16490.

Yemeği bitince geri gelen Kaptan Tucker kaldığı yerden devam etmeye hazırlanıyordu. Bu defa John Lad adında başka bir miçoyu çağırıp kamarasından iki dolu silah getirmesini emretti. Derken Kaptan Tucker ile John Lad ana güverteye doğru yürüyüp, iskele tarafındaki küpeştelere sırtını dayayıp oturmuş açlık grevi yapan isimsiz adama yaklaştılar. "Kin dolu kem bakışlarla sırıtan" Tucker tabancayı adama doğrultarak yemezse canını alacağını tekrarladı. Adamın yanıtı kısaydı: "*Adomma.*" Kaptan namluyu adamın alnına dayayıp tetiği çekti. Adam "anında ellerini başına götürdü, birini arkasına, diğerini önüne" ve gözlerini kaptana dikti. "Fıçı boşalır" gibi kan fışkırıyordu yarasından ama devrilmedi. Hiddetlenen kaptan küfür ederek miçoya bağırdı: "Bununla gebermeyecek." Sonra diğer tabancayı adamın kulağına dayayıp yine tetiği çekti. Told'un ve orada bulunan herkesin şaşkın bakışları altında "adam o zaman dahi düşmemiştir!" Nihayet kaptan John Lad'e adamın kalbine ateş etmesini buyurdu, işte şimdi "yığılarak can vermişti."

Bu "alışılmadık cinayetin" sonucunda geri kalan erkek tutsaklar intikam almak için "hepimizi katletmek maksadıyla gemi mürettebatına karşı" ayaklandılar. Tayfalar barikatın gerisine çekilmek için koşturuyordu. Döner topların başında mevzilendikten sonra ana güverteyi ateşe tutarak taradılar, isyancılar dört bir yana kaçıştı. Kimi alt güvertelere saklanmaya çalışırken kimileri küpeşteden aşağı atladı. Mürettebat ana güvertede kontrolü sağlar sağlamaz, sudakileri kurtarmak üzere sandallar indirildi, fakat "denizin şiddetinden" kurtarabildikleri bir iki taneyi geçmeyecekti, zaten adamlar da boğulmaya çabalıyorlardı. Kesin rakam bilinmese de yok olanlar çoktu. Böylece, birinin çaktığı ufacık bir direniş kıvılcımı toplu başkaldırıyı getirmiş, bir direniş biçimi bir başkasını doğurmuştu. Yemeyi reddetmek bir tür işkenceye, ayaklanmaya, o da başarısızlığa uğrayınca toplu intihara yol açmıştı.[2]

Bunun gibi sahneler hemen her köle gemisinde yaşanırdı. Derin bir disiplin ve direniş diyalektiğinin somut örnekleriydi

2 William D. Piersen, "White Cannibals, Black Martyrs: Fear, Depression, and Religious Faith as Causes of Suicide Among New Slaves", *Journal of Negro History* 62 (1977), 147-159.

bunlar; bir yanda köleleştirilmiş bireye karşı kaptanın ortaya çıkan dehşetin öbürleri üzerinde baskı kurmasına yarayacağı beklentisiyle uyguladığı aşırı şiddet, diğer yandaysa o şiddet ve dehşete karşı önce köle bireyden, sonra toplu halde kölelerden gelen aşırı tepki. Oysa bu tepkinin altında yatan bir sorun vardı: Çeşitli etnik kökenlerden gelen bir köle gemisine kapatılmış yüzlerce Afrikalı nasıl oluyordu da toplu hareket etmeyi öğreniyordu? Gemiye ilk getirildikleri andan itibaren yeni bir düzenle tanışmışlardı; çalışan bedeni şiddet, tıbbi muayene, numaralama, zincire vurma, dip güvertelere "istifleme" ve yemek yeme ve "dans" etmeden tutun da çalışmaya kadar türlü sosyal etkinlikler aracılığıyla nesneleştirmek, disipline etmek ve bireyselleştirmek üzere tasarlanmış bir düzendi bu. Bu arada tutsaklar kendi aralarında iletişim kuruyor, hem bireysel hem toplu olarak karşı koyuyorlardı, buysa her gemide tepeden aşağı kültür soyma süreci ile tabandan yukarıya doğru karşı kültür yaratma süreci yaşandığı anlamına geliyordu. Ölümün gölgesinde köle gemisiyle büyük Atlantik geçişini gerçekleştiren milyonlar için yeni yaşam biçimleri, yeni bir dil, yeni ifade, direnme yollarıyla yeni bir topluluk anlayışı biçilirdi. Aynı anda Afro-Amerikan* ve Pan-Afrikan† olan yaratıcı ama yıkılmaz kültürlerin denizcilik alanındaki kökenleriydi bunlar.[3]

Gemiye Biniş

Geminin Afrika'da nerede bulunduğuna ve o yörede ticaretin nasıl düzenlendiğine bağlı olarak gemiye binen kölelerden bazıları denize açılmadan sıhhiyeci ve kaptan (ya da ikinci kap-

---

* Afrika kökenli Amerikalı. Kökeni Afrika'daki herhangi bir Siyah nüfusa dayanan Amerikan vatandaşları – ed.n.

† Pan-Afrikanizm: tüm Afrika kökenli insanların etnisite, kültür veya milliyetleri gözetmeksizin birleşmesini amaçlar – ed.n.

3 Sidney W. Mintz ve Richard Price, *The Birth of African-American Culture: An Anthropological Perspective* (ilk baskı 1976; Boston: Beacon Press, 1992); Michael A. Gomez, *Exchanging Our Country Marks: The Transformation of African Identities in the Colonial and Antebellum South* (Chapel Hill: University of North Carlina Press, 1998); Stephanie E. Smallwood, *Saltwater Slavery: A Middle Passage from Africa to American Diaspora* (Cambridge, Mass.; Harvard University Press, 2006).

tan) tarafından muayene edilirken, diğerleri ana güverteye ilk çıkarıldıklarında gözden geçirilirdi. Köle alınma şekillerine, ne kadar ve hangi koşullar altında yol katettiklerine göre tutsakların sağlık durumları arasında farklılıklar görülürdü. Kimi hastaydı, kimi yaralı, kiminin kadidi çıkmış, kimi hâlâ şokta ya da "melankoli" belasına tutulmaya başlamış olurdu. Yine de makul, en azından iyileştirilebilir durumda olmalıydılar, yoksa onlara alıcı bulamazlardı.

Soyma işlemi gerek Siyah gerekse Beyaz tacirlerin tehditleri altında giysilerden başladı. Sonra sıra isme, kimliğe ve yeni sahiplerinin umduğu üzere bir ölçüye kadar kültüre geldi. Çeşitli tacirlerle kaptanlar giyeceklerin çıkarılmasının geçerli sebebini "bunların sıhhatini korumak" olarak açıklıyorlardı, böylece parazit ve hastalık olasılığını azaltmış oluyorlardı. Bazı kadınlar çıplak kalır kalmaz cinsel organlarını örtmek için derhal yere çökerlerdi. (Sayıları bilinmeyen birtakım kaptanlar bellerine sarsınlar diye kadınlara bir parça kumaş verirdi.) Belki de en az bunun kadar önemli ama giysilerin çıkarılmasına gerekçe olarak pek dile getirilmeyen bir başka sebep de, kaptanların üzerlerinde herhangi bir silah saklayacak bir şey olsun istememesiydi.[4]

Tutsakların akıl sağlığı epey farklılıklar gösterirdi. Sahile varmak için yüzlerce kilometre yolculuk ettiği anlaşılan 27 yaşındaki bir kadın gemideki mürettebatı "hayretler içinde" izliyordu. Hiç Beyaz adam görmemişti ömründe, merak içindeydi. Köle taciri John Matthews ondan "daha cüretkâr" bir adamın "Beyaz adama şaşkın ama korkusuz bakışlar" yönelttiğini anlatmıştı. Bir Beyaz adamın tenine bakıyordu, bir kendi tenine, bir Beyaz adamın saçına bakıyordu, bir kendi saçına, "aradaki tezadı görünce sık sık kahkahalarla gülmüştü, şüphesiz ona göre tuhaflık Beyaz adamdaydı." Öte yandan Matthews güver-

4 George Millar'ın ifadesi 1790, *HCSP*, 73:394; William Littleton'ın ifadesi, 1789, *HCSP*, 68:299; Samuel Robinson, *A Sailor Boy's Experience aboard a Slave Ship in the Beginning of the Present Century* (ilk baskı Hamilton, İskoçya: William Naismith, 1867; yeni basım Wigtown, İskoçya: G.C. Book Publishers Ltd., 1996), 55; John Atkins, *A Voyage to Guinea, Brasil, and the West Indies; In His Majesty's Ships, the Swallow and Weymouth* (Londra, 1735; yeni basım Londra: Frank Cass, 1970), 180.

teye çıkanların büyük çoğunluğunun tam anlamıyla dehşet içinde olduklarını, "hissiyatlarını kaybedip uyuşmuş" bu hallerinden uzun süre kurtulamadıklarını belirtmişti. Bu insanlar "Beyaz adamın onları ya kendi Tanrısına kurban etmek ya da yemek üzere satın aldığını" düşünüyorlardı.[5]

Yamyamlık köle ticareti adı verilen savaşta ortaya atılmış deyimlerden biriydi. Avrupalılar bu ticareti ve köleliği haklı çıkarmak için uzun süre Afrikalıların daha "ileri" yaşam biçimiyle ve Hıristiyan Avrupa'sı düşüncesiyle tanıştırılarak uygarlaştırılması gereken insan yiyen vahşi yaratıklar oldukları bahanesine sığınmışlardı. Aynı şekilde çok sayıda Afrikalı, kanatlı evlerle gelen soluk benizli, acayip kılıklı adamların yamyam olduklarına, onların etlerini yiyip kanlarını içmeye heves ettiklerine inanıyordu. Afrikalı kimi seçkinler kendi kölelerini disiplin altına almak için köle ticaretinden yararlandıkça bu görüş daha da kuvvetlenmişti. "Efendiler yahut Papazlar eğer şimdiki sahiplerine yaptıkları gibi huysuzluk ederlerse, Avrupalıların onları öldürüp yiyeceği kuralını öğretmekten geri kalmazlar, bu sayede köleleri düzene sokar, Avrupalılara satılma korkusunu kullanırlardı." Her halü kârda Equiano gibi gemiye gelenlerin çoğunun ödü kopardı çiğ çiğ yenmekten. Bu inanış Afrika'nın kimi bölgelerinde daha yaygındı: İç kesimlerden gelenler sahildekilere göre buna inanmaya daha yatkındı; Akanlara göre İgbolar daha çok inanmışlardı. Yenme korkusu açlık grevinden intihara ve ayaklanmaya kadar her türlü direnişin altında yatan güçlü bir gerekçeydi.[6]

Köle gemisinde denetimi sağlamanın bilinen en utanç verici sembolleri, esaretin donanımını oluşturan halkalar, pranga

5 *Three Years Adventures*, 84; John Matthews, *A Voyage to the River Sierra Leone, on the Coast of Africa, containing an Account of the Trade and Productions of the Country, and of the Civil and Religious Customs and Manners of the People; in a Series of Letters to a Friend in England* (Londra: B White and Son, 1788), 151-152.

6 Thomas Poplett'ın ifadesi, 1789, *HCSP*, 69:26; Robinson, *A Sailor Boy's Experience*, 78; Thomas King'in ifadesi, 1789, *HCSP*, 68:333; Kaptan William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade* (Londra, 1734; yeni basım Londra: Frank Cass & Co., Ltd., 1971), 171-172; *Three Years Adventure*, 95-96, 125; James Fraser'ın ifadesi, 1790, *HCSP*, 71:34. Ayrıca bkz. Alan J. Rice, *Radical Narratives of the Black Atlantic* (Londra: Continuum, 2003), 120-146.

ve zincirlerdi. Köleleştirilmiş insanların, bilhassa, sözümona iriyarı olanların (fiziksel açıdan güçlü yetişkinlerin) gemiye geldiklerinde zaten elleri kolları bağlı olurdu, fakat Afrika sarmaşıklarından, asma dallarından Avrupalıların demir teknolojisine geçmek enikonu korku uyandırırdı. Kelepçeden yuvarlak mengenelere kadar çeşitli halka şekilleri vardı. Köstek de denilen prangalar, üstüne U-şeklinde metal çemberler takılmış düz bir demir sopadan meydana gelirdi. Sopanın bir ucu geniş ve yassı bırakılmıştı, yarık ucundaysa bir kilit veya daha yaygın olarak dövme metal olur, güverteye iki köle getirildiğinde bunların arasından zincir geçirilirdi. En acımasız zapt etme biçimi en asi köleler için ayrılırdı, boyunlarına hem hareketlerini hem uzanıp yatmalarını hem de dinlenmelerini zorlaştıran kalın demir boyunduruklar takılırdı. Amaç hareketlerini kısıtlamak ve direnişe geçme ihtimallerini denetim altına almaktı.

Genel kural bütün erkeklerin el ve ayak bileklerine kelepçe ve pranga geçirmek, kadınlarla çocukları bağlamamaktı. Fakat zincire vurup vurmamaya kaptanlar kendileri karar verirlerdi. Bazıları belli Afrikalı kabileleri (Fanteler ve İbibiolar) mutlaka zincirlerken, ayaklanma olasılığını düşük gördükleri diğerlerine (Chamba ve Angola halkları) zincir vurmazlardı. Asanteler gemiye nasıl ve neden geldiklerine bağlı olarak zincirle bağlanabilirlerdi. Kaptanlardan bazısı Afrika sahillerinden ayrıldıktan hemen sonra adamları çözdüklerine yemin etse de onlarla eşit tecrübeye sahip başka kaptanlar buna inanmazdı. Kimi kaptanlar sadece kelepçe ya da pranga kullanır, kölelerı ikisine birden vurmazlardı. Bir kaptan kölelerin gemideki kaderlerine "razı" geldikleri kanaatine varınca adamların zincirlerini çözdüğünü söylemişti. İsyankâr oldukları anlaşılan kadınlar da derhal zincire vurulurdu.[7]

Demir kısıtlar deriyi sıyırırdı. En küçük bir kımıldamada bile can yakardı. Alt güvertedeki kalabalık arasından bağlı olduğun eşinle birlikte ihtiyaç gidermek ıstırap verirdi, hele ana güvertede "dans" etmeye zorlanmak işkenceden farksızdı. 1780'lerin sonunda genç John Riland, üstünde köle gemisinde

7 Snelgrave, *A New Account*, 163; Fraser'ın ifadesi, 1790, *HCSP*, 71: 34.

vurulduğu zincirlerin yaralarını hâlâ taşıyan Caesar adında bir Afrikalıyla (İngiltere'de) ahbap olmuştu. Ayak bileklerinin derisi "pütür pütür" olmuştu, bunun en büyük sebebi dilini anlamadığı bir adamla aynı prangaya vurulmasıydı, anlaşamamaları aynı anda hareket etmelerini zorlaştırıyordu. Eşi hastalanıp sancıdan kıvranarak kasılmaya başlayınca demir halkalar ikisini birden keserdi. Caesar'ın anlattığına göre zincire vurulma deneyimi asla unutulacak bir şey değildi, "demir adamın ruhuna girer!" diyordu.[8]

Köle ticareti tarihinin ilk yıllarında Avrupalılar onları damgalayıp etlerine, en çok da omuzlarına, göğüslerinin üst kısmına ya da kalçalarına Avrupalı sahiplerinin sembollerini dağlayarak köleleri denetim altına alırlardı. Satın alan tacir Kraliyet Afrika Kumpanyası veya Güney Denizi Kumpanyası gibi geniş imtiyazlara sahip bir şirketin temsilcisi olunca damgalama mutlaka yapılırdı. Bazı tacirler aynı zamanda kaptanlarından, ölmeleri halinde zayiatın hesabını onlardan sorabilmek için değerli kölelerine damga vurmalarını bilhassa isterlerdi. Ancak damgalama işi zaman içinde uygulanmaz olmuştu sanki. 1800'lerin başında pek söz edilmiyordu.[9]

İnsanları mala dönüştürmek için daha "akılcı" başka yollar ortaya çıkmıştı. 18. yüzyıl boyunca her gemide tutsakları sayıları bilinmeyen köreltilmiş kalabalığa indirgemek üzere işleyen güçlü bir hesaplama sistemi uygulanıyordu. Satın alınan her insana bir numara, bazen de bir isim verilirdi. Ancak numaralama daha yaygın ve elverişli bir sistemdi, böylece kaptanlarla sıhhiyeciler kayıtlarla seyir defterlerinde "33 numaralı" adam, "27 numaralı" çocuk, "11 numaralı" kadın ya da "92 numaralı" kızın ölümünü daha kolay belirtebiliyorlardı.

---

8 Rahip John Riland, *Memoirs of a West-India Planter, Published from an Original MS. With a Preface and Additional Details* (Londra: Hamilton, Adams & Co., 1827), 20-24: Ecroyde Claxton'ın ifadesi, 1791, *HCSP*, 82:34. Köle tacir John Fountain 1789'da şöyle tanıklık etmişti: "Hangi milletten olduklarına bağlı. Dunkolar asla prangaya vurulmaz, onlardan muazzam sayıda köle gelir; Fanteeler daima zincire vurulur; Asantelerle sair milletler içinse lüzumuna ve işledikleri cürme göre karar verilir." Bkz. *HCSP*, 69:269.

9 Roderick Terry, "Some Old Papers Relating to the Newport Slave Trade", Newport Historical Society, *Bulletin* 62 (1927), 23.

Seyahatte tutulan resmi kayıtlara göre muhasebe sisteminde her köle isimsiz bir mal kaleminden başka bir şey değildi. Kaptanlar gemiye binerken canlı yüke numara verirlerdi; sıhhiyeciler de küpeşteden aşağı attıkları ölüleri numaralandırırdı.[10]

Çalışma

Kölelerin önemli bir bölümü tekne üzerinde, gemi ekonomisinin belkemiği olan türlü işlerde çalışırlardı. Herhalde en yaygın yaptıkları genel anlamıyla "ev işleri", gemide günlük üretim için görülmesi gereken işlerin bir kısmı oluyordu. Kadınların çoğunun yiyeceklerin hazırlanmasında görev aldıkları anlaşılıyor. Gördükleri bildik işlerdi: pirinç ayıklamak, tatlı patatesleri ezmek, mısır öğütmek. Aşçılık yapan kadınlar da vardı, bazen gemi aşçısının yerine, bazen de yanında gemideki yüzlerce kişiye yemek yaparak çalışırlardı. Kimi zaman köle bir kadına (güven verirse) kaptanın sofrasına gidecek kaliteli yemekleri pişirme görevi de verilebilirdi. Erkek ve kadın diğer Afrikalılar güverteleri yıkayıp temizler, kölelerin kaldıkları bölmeleri fırçalayıp dezenfekte ederdi. Bazıları mürettebatın giysilerini yıkayıp tamir ederek katılırdı gemi ekonomisine. Bu işler için "ücret" de alırlardı, bir dirhem brendi, tütün ya da fazla yemek.[11]

Emek harcanan diğer işlerse daha çok krizlerin sonucunda ortaya çıkardı. Fırtına patladığında veya tekne hasar gördüğünde Afrikalı adamlar seferber edilip pompaların başına geçirilirdi. 1737'de *Mary* gemisinin kaptanı John Rawlinson da "Karaderililerin zincirlerini çözüp gemideki suyu boşaltmaya yardıma koşturmuştu," tıpkı 1797 yılında *Charles-Town* gemisinden Kaptan Charles Harris'in yaptığı gibi. Kâşif Mungo Park ikincisiyle ilgili gözlemlerini şöyle dile getirecekti: "Lüzum görülmüştü, dolayısıyla Karaderililer arasından en güçlü kuvvetlilerin zincirleri çözülerek bu işe koşturuldular; hepsi

10 "Medical Log of Slaver the 'Lord Stanley'", 1792, Christopher Bowes, MS. 129.d.27, Royal College of Surgeons, Londra. İnsanların numaralara indirgenmesi hakkında bkz. Smallwood, *Saltwater Slavery*, 178.

11 *Mary* gemisi seyir defteri, 1795-1796, Donnan III, 375. Ayrıca bkz. *Three Years Adventures*, 39; *Memoirs Crow*, 38, 40; Fraser'ın ifadesi 1790, *HCSP*, 71:45; Alexander Falconbridge'in ifadesi, 1790, *HCSP*, 72:294.

azami kuvvet sarfederek çalışmışlardı." Onların gücü alabora olmak ile limana varmak arasındaki farkın ta kendisiydi.[12]

Savaş zamanı bazı kaptanlar kimilerine bıçak, kılıç, mızrak, küçük silahlar ya da düşman bir korsan gemisi tarafından saldırıya uğradıklarında top kullanmasını öğretirdi. 1741 yılında *Seaflower* adlı snovbrikte Kaptan Edwards yalnızca 6 denizci ve 1 miçoyla İspanyol korsan gemisine karşı koymasını 159 köleye borçluydu. Teslim olmak yerine küçük silahların durduğu sandığı açmış ve "tüfekleri, piştovları, palaları Karaderililerin eline tutuşturmuş," onlar da "iki kere kendilerine borda etmeye kalkan korsanlara karşı canlarını dişlerine takarak savaşmış, ateş edip pala sallayarak, topa tutarak büyük bir cesaret örneği göstermiş ve gemiyle kargoyu kurtarmışlardı", o "kargo" bizzat kendileriydi! Korsan gemisi tek bir ganimet alamadan çok az hasar verdikten sonra "alarga" etmek zorunda kalmıştı. Lordlar Kamarası huzurunda ifade veren Kaptan Peter Whitfield Branker, 1779 yılında yaptığı seyahatte Arda Geçiş sırasında çok sayıda köleye talim yaptırdığını anlatıyordu: "Silahların, Yelkenlerin ve Tabancaların başına en az yüz elli köle koymuştum; yirmi iki gemicim vardı; her gabya çanağında devamlı orada duran, Majestelerinin Gemilerinde Gabyacı olarak yelkenleri idare etmeyi öğrenmiş on köle bulunuyordu."[13]

Son anlatılanlar bütün erkek çocuklarla erkeklerin yerine getirdiği ortak bir göreve işaret eder: geminin yol almasına yardım etmek. Bu da çoğu zaman ihtiyaçtan doğardı. 1803-1804 yıllarında *Mercury* gemisinden 10 denizci firar ettiğinde onların "yeri Zenci kölelerle doldurulmuştu." Fakat kölelerin denizci olmalarını gerektiren daha yaygın sebep firarlardan

12 *Boston Weekly News-Letter*, 1 Eylül 1737; *Boston Gazette*, 22 Kasım 1762; Mungo Park, *Travels into the Interior of Africa, Performed under the Direction and Patronage of the African Association, in the Years 1795, 1796, and 1797*, ed. Kate Ferguson Marsters (ilk baskı 1799; yeni basım Durham and Londra: Duke University Press, 2000), 305.

13 *Pennsylvania Gazette*, 30 Temmuz 1741; *Royal Georgia Gazette*, 14 Haziran 1781; Peter Whitfield Branker'ın ifadesi, kaynak *HLSP*, 3:190. Ayrıca bkz. Kaptan Richard Pearson ile John Olderman, *age.*, 121, 151. Kölelerin korsan gemilerine karşı savaştığı olaylar için bkz. *Boston Weekly News-Letter*, 31 Temmuz 1760; *Massachusetts Spy: Or, the Worcester Gazette*, 4 Nisan 1798; *Commercial Advertiser*, 19 Temmuz 1805; *American Mercury*, 2 Ekim 1606; James Penny'nin ifadesi, 1789, *HCSP*, 69:117; *Memoirs of Crow*, 102.

çok hastalık ve ölümdü. 1760 yılında *Thetis* gemisinin 22 mürettebatından 19'u yatağa düşünce, kendi de gözleri iltihaplandığı için yavaş yavaş kör kalmak üzere olan gemi marangozu kaleme aldığı notlarında, "kendi kölelerimiz sayesinde yol aldık, onlar olmasaydı gemiyi yüzdürme imkânı bulamazdık," diye yazmıştı. Kölelerin çabası olmasaydı, gemilerinin asla limana ulaşamayacağını belirten kaptanların sayısı çoktu.[14]

Gemideki Afrikalı oğlanlar denizcilerle birlikte çalışırlardı, öyle ki bazıları denizci olacak kadar bilgi sahibiydi. Birkaç tanesi kaptanın ayrıcalıklı köleleri arasına girerek rayici artırmak üzere eğitilmişti. Bir kaptanın iddiasına göre, çocukların "üst güvertede dolaşmasına, denizcilerin yanında çalışmasına müsaade edilir, mürettebattan biri olarak görülürlerdi." Bu sözler abartılıydı, ama başkalarının da onayladığı üzere içinde doğruluk payı vardı. 1770'lerin başında köle gemisi *Benson* kendi filikası *Neptune*'ün yanına yaklaştığında zabit John Ashley Hall "halatların üstünde yelkenleri idare eden sadece iki Beyaz adam görebiliyordu." 1805'te *Eliza* üstünde Tom, Peter ve Jack adında 3 "işçi çocuk" yalnızca gemiyi yüzdürmeye yardım etmekle kalmaz, aynı zamanda diğer tutsaklarla sohbet ederek öğrendiklerini mürettebata aktarırlardı.[15]

Kavga

Köle gemisinin bağrında şiddet yatardı. Silahlı geminin kendisi savaşma ve imparatorluk kurma aracıydı, elbette şu ya da

---

14 *The Enquirer*, 26 Eylül 1804; Robert Barker, *The Unfortunate Shipwright, or, Cruel Captain, being a Faithful Narrative of the Unparalleled Sufferings of Robert Barker, Late Carpenter on boar the Thetis Snow of Bristol; on a Voyage from thence to the Coast of Guinea and Antigua* (ilk baskı 1760; yeni basım Londra, "printed for the SUFFERER for his own Benefit; and by no on else", 1775), 20; John Olderman'ın ifadesi, *HLSP*, 3:150; Kaptan James Penny'den Miles Barber'a, 24 Temmuz 1784, Baillie'e karşı Hartley davası köle gemisi *Comte du Nord* ile köle ticaretine ilişkin program, muhaberat ve muhasebe bilgilerini içerir, E 219/377, PRO; *Newport Mercury*, 18 Kasım 1765.

15 "Barque Eliza's Journal, Robert Hall, Commander, from Liverpool to Cruize 31 Days & then to Africa & to Demarary; mounts 14 Nine & Six Pounders, with 31 Men & boys", Royal African Company Records, T70/1220, PRO; Peter Whitfield Branker'ın ifadesi, *HLSP*, 2:119; John Ashley Hall'un ifadesi, *HCSP*, 72:233, 273.

bu şiddet türü gemideki herkesi bir araya getirirdi. Dahası, köle gemisinde yaşanan hemen her şeyin ardında şiddet tehdidi veya hakikati yatardı. Demek ki köle gemisinde bir araya getirilen Afrikalıların bazen kendi aralarında dövüşmeleri, özellikle kapıldıkları korku, hiddet ve hüsran göz önüne alındığında hiç de şaşırtıcı gelmez. Afrikalılar arasındaki sürtüşmenin sebepleri her şeyden önce içinde bulundukları durumla, ağır koşullar altında köleleştirilip, özellikle de o sıcaktan kavrulan, tıklım tıklım dolu, pis kokulu alt güverteye kapatılmalarıyla ilgiliydi. Öte yandan kültürel meselelerin de gemide patırtı kopardığı görülürdü.

Alt güvertenin iğrenç ortamı özellikle geceleri mahkûmların başına bekçi dikilmediği saatlerde bitmek bilmeyen kavgalara sebep olurdu. Kavgalar genellikle doğal ihtiyaçlarını görmek isteyen tutsaklar beden yığınlarının arasından geçmeye çalışırken patlak verirdi. Erkekler bölümündeki kavgalar daha sert geçerdi, bunun tek nedeni erkeklerin kavgaya daha yatkın olması değil aynı zamanda kelepçeli ve prangalı olmalarıydı; ihtiyaç gidermeyi zorlaştırırdı bu durum. 1790 yılında köle ticaretini araştıran Avam Kamarası komitesinin bir üyesi, Dr. Alexander Falconbridge'e "Birbirlerine prangalanmış Köleler arasında hiç münakaşa yaşanır mıydı, biliyor musunuz?" diye sordu. Soruya yanıt olarak "Galiba bütün Köle gemilerinde ekseriyetle görülürdü böyle vakalar," demişti. Öyleydi de. Dip güvertelerdeki erkekler arasında "mütemadiyen münakaşa" olurdu.[16]

Lazımlığa gitmek zorunda olan biri o yolu bağlı olduğu eşiyle birlikte yürümeye mecburdu, ama o rahatını bozmak istemeyebilirdi, bu da başlı başına bir kavga sebebiydi. Eğer eşi de tuvalete gitmek istiyorsa, o zaman ikisi birlikte kalabalığın arasında ilerlemeye, aynı zamanda da geminin yalpalarına ayak uydurmaya koyulurlardı. Birinin üstüne basmak ya da düşmek kaçınılmazdı, "afallayarak rahatı bozulan öbür adam buna içerler" ve "kazara kabahat işleyene" tekme tokat girişirdi. Derken tekmeleneni savunmaya kalkışan bir başkası

16 Falconbridge'in ifadesi, 1790, *HCSP*, 72:303; Fraser'ın ifadesi, 1790, *HCSP*, 71:28.

ona vururdu. Böyle kalabalık ortamlarda göz açıp kapayıncaya kadar herkes birbirine girer ve çok geçmeden ortalık denizci William Butterworth'ün deyişiyle "savaş alanına" dönerdi.[17]

Bu zorluklar alt güvertede hastalık, bilhassa dizanteri veya ishale yol açan başka illetler kol gezdiğinde yaşananlarla karşılaştırıldığında hafif kalırdı. Aniden hastalanan kimse lazımlığa her zaman vaktinde yetişemeyebilir veya bazen, hele de aradaki mesafe uzunsa, oraya gidecek dermanı olmayabilirdi. Hastalar yattıkları yerde "kendilerini rahatlattıkları" zaman sert ağız dalaşları başlardı. Bu durum, aslında alt güverteyi kaplayan bütün o pis ortam, temiz insanlar olmakla övündükleri bilinen Batı Afrikalılar için bilhassa işkenceden farksızdı. Dolayısıyla dövüşmelerin sonu gelmezdi.[18]

Kavgaların başka bir yönü de kültüreldi, her gemi kaptanının karşılaştığı bir açmazdı bu. Kaptan James Bowen, "farklı memleketlerden gelme adamlar" birlikte prangaya vurulduğu zaman sık sık "dalaşıp dövüşürler" diye belirtmişti. Hareketlerini birbirlerine uydurmak yerine "biri diğerini peşinden sürükler," bu da çıngar çıkarırdı. Bazı kaptanlar birbirlerinin dilini anlamayanları birbirlerine bağlamadıklarını söylerlerdi. Ancak bu tehlikeli olabiliyordu. Bir kaptan hemşerileri birbirine zincirlerse işbirliği ve bunun sonucunda komplolar kurulmasını, eğer farklı memleketlerden gelen adamlara bir arada pranga vurursa, o zaman da kavgaları, kargaşayı ve yaralanmaları göze almak zorundaydı. Bowen kavgaları azaltmaktan yanaydı, ya da öyle iddia ediyordu, ama diğer kaptanlar tercihlerini farklı yönde kullanmış olabilirlerdi.[19]

Her ikisi de Altın Sahili'nden gelen Fante ve Chamba kabileleri 18. yüzyıl sonlarında bu sorunun tipik örnekleriydiler. Kıyı insanları olan Fanteler köle ticaretinde uzun zamandır Britanyalılarla ortaktılar, buna rağmen aralarından bazıları bir suç işlediklerinde kendilerini bir köle gemisinde tutsak olarak bula-

17 *Three Years Adventures*, 116-117; John Ashley Hall'un ifadesi, 1790, *HCSP*, 72:230.

18 Falconbridge, *An Account of the Slave Trade*, 26.

19 James Bowen'ın ifadesi, 1789, *HCSP*, 69:125; John Knox'ın ifadesi, 1789, *HCSP*, 68:158.

biliyorlardı. İç bölgelerden gelen daha kırsal kökenli Chambalar (bazen yanlışlıkla Duncolar denir) ise köle gemilerine tıkılmalarının sebebinin, adamlarını kaçıran Fantelerin çevirdikleri dolaplar olduğuna inanmışlardı. Köle gemisi kaptanlarından biri onları "kötü kaderlerini yazan ve memleketlerinden koparılmalarına alet olan kimseler olarak görürler," diye yazmıştı. Bu iki kabilenin insanları aynı gemide buluştuğu zaman aralarında sert kavgalar yaşanırdı. Aslında Fanteler sık sık yaptıkları üzere isyana kalkıştıklarında, Chambalar "adeta onlardan intikam alırcasına, ayaklanmanın bastırılıp kontrol altına alınmasında mutlaka tayfalara yardım ederlerdi." Diğer bir deyişle, Fanteler onların gözünde Avrupalı mürettebattan daha büyük düşmandı; onlar ne isterse Chambalar tersini isterdi.[20]

Köleler arasındaki kavgalar bazen ciddi yaralanmalar, sakatlıklar, hatta ölümle sonuçlanırdı. 1714 yılında *Florida* gemisinde yemek vakti mahkûmlar "kendilerini kavgaya ve birbirlerini ısırmaya öyle kaptırmışlardı ki bazı ısırıklar ölümcül olmuştu." Bunun bir benzeri de *Sandown* gemisinde yaşanmıştı; Kaptan Samuel Gamble'ın seyir defterinin 4 Nisan 1794 tarihli sayfasından aktaralım: "Akşam saat 6'da sıhhiyeci bir adamın parmağını kesti, başka bir köle tarafından ısırılan parmak çürümeye başlamıştı. Akşam saat 5'te No. 10 öbür dünyaya gitti." Yeni Calabar'da köle alışverişine çıkmış bir kaptan orada satın aldığı kölelerin "zalim ve gaddar" mizaçları olduğunu yazıyordu. "Birbirleriyle daima münakaşa ediyor, birbirlerini ısırıyor, bazen boğuyor ve katlediyorlar, bizim gemide birkaçı arasında oldu bunlar, merhametleri yok." Kimi kaptanlara göre gemilerinde herkes birbiriyle karmaşık ve ürkütücü bir savaş halindeydi.[21]

---

20 Kaptan John Adams, *Sketches taken during Ten Voyages to Africa, Between the Years 1786 and 1800; including Observations on the Country between Cape Palmas and the River Congo; and Cursory Remarks on the Physical and Moral Character of the Inhabitants* (Londra, 1823; yeni basım New York: Johnson Reprint Corporation, 1970), 9.

21 "Voyage to Guinea, Antego, Bay of Campeachy, Cuba, Barbadoes, &c." (1714-1723), Add. Ms. 39946, dosya 9-10, BL; Mouser (ed.), *The Log of the Sandown*, 103; "The Slave Trade at Calabar, 1700-1705", Donnan II, 15; James Towne'un verdiği bilgiler, *Substance*, 236.

Kavgaların en çok görüldüğü yer alt güverteler olmakla birlikte bazen ana güverte de örneğin, Ara Geçiş'in bitmek bilmediği bir yolculuk sırasında ya da Afrika'da yeterince erzak yüklenmediği için gemideki herkesin kumanyasında kısıntıya gidildiği zaman dövüşmelere sahne olurdu. Böyle bir durumda aç insanlar yemek için kavgaya tutuşur, dolayısıyla köle gemisi kaptanlara güçlü tutsaklara karşı zayıfları korumakla böbürlenme fırsatı verirlerdi. Köle kadınlar da gündüz saatlerinde güvertede takılar yapsınlar diye kendilerine dağıtılan boncuklar için ettikleri kavgalarla ünlüydü. Genç tutsaklar bazen daha yaşlılara sataşırdı, "Köle oğlanların, gemiye zincirledikleri için peşlerine düşüp hadlerini bildiremeyecek erkekleri aşağılamak için getirilmeleri alışılmadık bir durum değildi."[22]

Ölmek

Hastalık ve ölüm köle gemisinde Afrikalıların yaşadıkları deneyimin odak noktasıydı. 18. yüzyıl boyunca her ne kadar ölüm oranları düşüşe geçmişse de, tutsak aldıkları insanların sağlıklı olması ve hayatta kalması doğrudan çıkarlarına hizmet eden tüccarın, kaptanlarla sıhhiyecilerin çabalarına rağmen köle gemilerinde hastalık ve ölüm kol geziyordu. Hem yetersiz beslenme yüzünden hem de köle alındıkları zor, kötü şartların ve sahile yaptıkları yürüyüşün sonucunda bazı mahkûmlar gemilere geldiklerinde sağlıkları zaten bozulmuş olurdu. Altın Sahili'nden gelenler en sağlıklı görünenlerdi, dolayısıyla onların arasından gemilerde ölenlerin sayısı daha azdı, oysa Benin Bükü ve Biafra'dan gelenlerden ölenlerin sayısı yüksekti. Ancak köleler arasında ölümlerin yalnızca %5 ile 7 arasında seyrettiği, diğerlerine göre sağlıklı geçen seyahatler bile pek çok yönden travmalar doğururdu, çünkü küçük, kalabalık, yakın temasın yaşandığı bir gemide ölüm her zaman apaçık gözler önünde ve hazin olurdu. Zaman zaman denetlenemeyen feci salgın hastalıklar baş gösterdiğinden köle gemisine "deniz ka-

22 Falconbridge, *An Account of the Slave Trade*, 28; Examination of Rice Harris (1733), HCA 1/56, dosya 73-74; James Arnold'ın ifadesi, 1789, *HCSP*, 69:126.

rantinası" veya "yüzen tabut" denirdi. Yukarıda da belirtildiği gibi, *Brooks* adlı köle gemisi hakkında yapılan en ünlü yorum, içine yerleştirilmiş yüzlerce bedenle kocaman bir tabuta benzediğiydi. Alt güvertelerden yayılan tiz, hayaletleri çağrıştıran çığlıkların arkası kesilmezdi: *"Yarra! Yarra!"* (Hastayız) ya da *"Kickeraboo! Kickeraboo!"* (Ölüyoruz).[23]

Herkesin kabul ettiği üzere "hastalıklı gemi" tahmin edilemeyecek bir dehşet saçardı. Geminin her yalpasında sürtünmeden dolayı kalçalarında, dirseklerinde ve omuzlarındaki deri sıyrıldığından hastalar altlarında döşek olmaksızın çıplak kalaslara uzanırdı. Alt güverteden biri bazen sabahleyin gözünü açtığında pranga komşusunun bir ceset olduğunu görürdü. Çoğu gemide "hastane" için ayrılacak yer olmazdı, zaten olsa bile talep çok geçmeden kapasitenin üstüne çıkardı. Louis Asa-Asa kendi gemisindeki hastaların çoğuna tıbbi bakım yapılmadığını belirtmişti. Hoş, yapılsa bile zaten bunu istemeyenler çıkardı. Kaptan James Fraser tuttuğu kayıtlara, Afrikalıların "tabiatıyla ilaç almaya gönülsüz" olduklarını yazmıştı, sözünü ettiği Batılıların ilaçlarıydı. Hastalıklı gemilerle ilgili en bilinen imge herhalde Dr. Alexander Falconbridge tarafından ortaya atılmıştı; ishal ve humman ın kasıp kavurduğu alt güvertede hastaları dolaştıktan sonra şunları kaleme almıştı: "Güverte kan ve sümükle kaplıydı, mezbahadan başka hiçbir yere benzetemedim, pis koku ve kirli hava tahammül edilecek gibi değildi."[24]

---

23 T. Aubrey, *The Sea-Surgeon, or the Guinea Man's Vade Mecum. In which is laid down, The Method of curing such Diseases as usually happen Abroad, especially on the Coast of Guinea: with the best way of treating Negroes, both in Health and in Sickness. Written for the Use of young Sea Surgeons* (Londra, 1729), 129-132; Atkins, *A Voyage to Guinea*, 60; Trotter'ın ifadesi, 1790, *HCSP*, 73:84-85. Kara Atlantik'te ölümün anlamlarını araştıran bir çalışma: Vincent Brown, *The Reaper's Garden: Death and Power in the World of Atlantic Slavery* (Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 2007). Burada temel alınan başlıca eser: Kenneth F. Kiple, *The Caribbean Slave: A Biological History* (Cambridge: Cambridge University Press, 1984), 1-75. Köle ticaretinde ölüm oranları üstüne kapsamlı bir araştırma özeti: Herbert S. Klein, *The Atlantic Slave Trade* (Cambridge: Cambridge University Press, 1999), 130-142.

24 Fraser'ın ifadesi, 1790, *HCSP*, 71:58; Falconbridge, *An Account of the Slave Trade*, 32; Falconbridge'in ifadesi, 1790, *HCSP*, 72:303.

Sıhhiyecinin 1788 ile 1797 arasında tuttuğu (ve Lordlar Kamarası'na teslim ettiği) kayıtlar ölümlerin belli başlı, çoğu yerde kesin, belirsiz ve açıklayıcı diye nitelendirilen nedenlerini gözler önüne sermekteydi. En ciddi ölüm sebebi o tarihlerde "ishal" ya da "kanlı ishal" diye bilinen dizanteriydi (basilli veya amibik). Önde gelen ikinci ölüm sebebiyse, "yüksek ateş" genel başlığı altında sıralanan ve doktorların çeşitli türleri bulunduğunu tespit ettiği humma hastalıklarıydı: "sinirsel" veya "hektik", "kesintili", "iltihaplı", "çürüten" ve "habis" Bunların arasında Batı Afrikalıların çoğunun kısmen bağışık olduğu sıtma (ölümcül *Plasmodium falciparum* kadar elden ayaktan düşüren *P. vivax* ile *P. ovale)* ve sarıhumma da vardı. Ölüme sebebiyet veren daha az görülen ama yayılmaya başlar başlamaz bütün bir gemiyi kırıp geçirebilen başka hastalıklarsa kızamık, çiçek ve gripti.[25] 18. yüzyılın ortalarına doğru iskorbüt daha çok C vitamini eksikliği olarak anlaşılmakla birlikte, kaptanları taze erzak ya da narenciye depolayamayan gemilere zaman zaman ölümcül darbe vurabiliyordu. Öte yandan bir başka ölüm nedeni de su bulma imkânının kısıtlı olduğu cehennemden farksız alt güvertede yaşanan su kaybıydı, tropikal kuşakta daima en ölümcül tehlike olarak kendini gösterirdi. Daha seyrek karşılaşılan ölüm sebepleri arasında depresyon ("sabit melankoli"), enfeksiyon ("mikrop kapma"), felç ("apopleksi"), kalp krizi ("kalp adalelerinin kifayetsiz çalışması") ve daha az görülen parazitler ("kurtlar") ile deri hastalıkları (piyan) vardı. Ayrıca seyir defterlerinde "enflamasyon" (apse),

25 "Extracts of such Journals of the Surgeons employed in Ships trading to the Coast of Africa, since the first of August 1788, as have been transmitted to the Custom House in Londra, and which relate to the State of the Slaves during the Time they were on Board the Ships", Slave Trade Papers, 3 Mayıs 1792, HL/PO/JO/10/7/920; "Log-books, etc. of slave ships, 1791-7", Main Papers, 17 - 19 Haziran 1799, HL/PO/JO/10/7/1104; "Certificates of Slaves Taken Aboard Ships", 1794, HL/PO/JO/10/7/982, LRO. Vurgulanması gereken bir nokta da bütün sıhhiyecilerin ölüm sebeplerini kayda geçirdiği, dolayısıyla bu arşivlerin burada analiz edilen 86 seyir defterini içerdiğidir. Bunlardan bazısı (hepsi olmasa da) deneysel bir çalışmanın temelini oluşturmuştur: Richard H. Steckel ve Richard A. Jensen, "New Evidence on the Causes of Slave and Crew Mortality in the Atlantic Slave Trade", *Journal of Economic History* 46 (1986), 57-77.

"konvülsiyon" (havale)" ve "deliryum" (hezeyan) gibi o kadar kesin olmayan başka ölüm sebeplerine de rastlanmaktadır. Son olarak tıbbi ölüm sebeplerine karşı öne sürülen "surat asma", "küpeşteden atlama", "kendini boğma" ve "isyan çıkarma" gibi sosyal sebepler de karşımıza çıkar. Gemilerin çoğunda bu illetlerden bazıları ve birkaçı bir arada görülürdü. *Comte du Nord* gemisi 1784'te günde 6-7 esirin hayatına mal olan dizanteri, kızamık ve iskorbüt hastalıklarının öldürücü bileşimine maruz kaldığında ölü sayısı 136'yı bulmuştu. Ölüm sebepleriyle ilgili son sözü bir doktora değil de kölelik karşıtı J. Philmore'a bırakalım. Bazı insanlar "kahrından" öldü demişti.[26]

Afrikalıların bu bitmeksizin tekrar eden feci ölümlere ve cesetlerin korkuluklardan aşağıda bekleyen köpekbalıklarına atılma saygısızlığına ne anlamlar yükledikleri hakkında ancak tahminde bulunabiliriz. Ama belki Batı Afrikalı toplumlardan gelme nicelerinin hastalık ve ölümleri kötü ruhların getirdiğine inandığını anlarsak bunun kültürel boyutlarını anlamamız mümkün olabilir. Windward Sahili'ni iyi bilen bir gözlemci, ölümün "bazı hain düşmanların" elinden olduğuna işaret ediyordu. Yıllarca Sierra Leone'de yaşamış olan Nicholas Owen, o bölgedeki Afrikalıların "hastalıkların kendiliğinden değil bir büyücü veya şeytan eliyle geldiğini düşündüklerine" inanıyordu. Köle gemisinde hain düşmanın kim olduğunu tahmin etmek zor olmasa gerek, ancak bu özdeşleştirmeden çıkarılacak sonuçlar bilinmezliğini korur. Buna Batı Afrikalıların ölülerin

26 Thomas Trotter, *Observations on the Scurvy, with a Review of the Theories lately advanced on that Disease; and the Theories of Dr. Milman refuted from Practice* (Londra, 1785; Philadelphia, 1793), 14; Kaptan James Penny'den Miles Barber'a, 1 Temmuz 1784, Baillie'ye karşı Hartley, E 219/377, PRO; Case of the *Mermaid*, 10 Temmuz 1739, Donnan III, 51-52; J. Philmore, *Two Dialogues on the Man-Trade* (Londra, 1760), 34-35; Zachary B. Friedenberg, *Medicine Under Sail* (Annapolis, Md.: Naval Institute Press, 2002). Gemi doktoru Christopher Bowes'un 1792'de *Lord Stanley* gemisindeki kölelerin hastalığını tedavi ettiği sırada tuttuğu tıbbi kayıtlar için bkz. "Medical Log of Slaver the 'Lord Stanley,' 1792". Bowes ishal, titreme, dizanteri, yüksek ateş, sancı ve ağrılar (bağırsak, göğüs, diz, ayak bileği, baş) çeken 24 erkek ile 3 "erkek çocuk", 3 kadın ve 3 kızdan oluşan 33 kişiyi tedavi etmişti. Bunlardan 3'ü kıyıda, 13'ü Ara Geçiş'te olmak üzere (toplam 392 kişiden) 16'sı ölmüştü. Bu gemide %4'ten biraz fazla olan ölüm oranı görece düşük kalıyordu. Bkz. *TSTD*, #82365.

törenle defnedilmesi, bir kimsenin nasıl, hangi eşyalarıyla gömüleceği ve ruhunun öbür dünyaya nasıl gönderileceğiyle ilgili kültürel kurallarının hemen hepsinin çiğnendiğini de ekleyebiliriz. Çok çeşitli etnik kökenlerden gelen Afrikalılar bu konularda birbirleriyle aynı fikirde olmasalar da, asıl mesele köleleştirilip tutsak edilmelerinin törelere uygun yas tutmalarını ve cenazelerini kaldırmalarını engelliyor olmasıydı. Gemideki sıhhiyeci her ne kadar köleleri sağ tutmak için elinden geleni yapsa da köle gemilerinde yaşanan dehşetin odak noktası kuşkusuz hastalıktan ölmekti.[27]

Babil Kulesi'ni Dikmek

Batı Afrika dünyanın en zengin dilbilim kuşaklarından biridir ve buradan köle gemilerine binen insanların beraberlerinde getirdikleri çok sayıda dil olduğu uzun zamandır bilinir. Avrupalı ve Amerikalı köle tacirleri hem bunun hem de sağladığı avantajların farkındaydılar. Richard Simson 17. yüzyılın sonlarında tuttuğu gemi seyir defterinde açıkça belirtmişti: "Gine'yle ticaret yapanlar Karaderililerin uysal durmalarını sağlamak için onları memleketin çeşitli kesimlerinden, farklı lisan konuşanlar arasından toplarlardı; bu sayede fikir alış-

27 "Anonymous Account", Add. Ms. 59777B, dosya 39v; Nicholas Owen, *Journal of a Slave-Dealer: "A View of Some Remarkable Axedents in the Life of Nics. Owen on the Coast of Africa and America from the Year 1746 to the Year 1757*, ed. Eveline Martin (Boston: Houghton Mifflin, 1930), 90; Thomas Winterbottom, *An Account of the Native Africans in the Neighbourhood of Sierra Leone, to which is added An Account of the Present State of Medicine among them* (Londra, 1803; yeni basım Londra: Frank Cass & Co. Ltd., 1969), c. I, 236. Ayrıca bkz. Atkins, *A Voyage to Guinea*, 79, 101; Matthews, *A Voyage to the River Sierra Leone*, 123. Ayrıca bkz. Philip Curtin, "Epidemiology and the Slave Trade", *Political Science Quarterly*, 83 (1968), 190-216; Kenneth Kiple ve Brian Higgins, "Mortality Caused by Dehydration during the Middle Passage", *The Atlantic Slave Trade: Effects on Economies, Societies, and Peoples in Africa, the Americas, and Europe*, ed. Joseph Inikori ve Stanley Engerman (Durham, N.C.: Duke University Press, 1992), 322-331; Richard B. Sheridan, "The Guinea Surgeons on the Middle Passage: The Provision of Medical Services in the British Slave Trade", *International Journal of African Historical Studies* 14 (1981), 601-625; Sharla Fett, *Working Cures: Healing, Health, and Power on Southern Slave Plantations* (Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2002).

verişinde bulunmaları mümkün olmayınca müşterek hareket edemediklerini görürlerdi, birbirlerini anlamadıkları için buna imkân bulamazlardı." Kraliyet Afrika Kumpanyası'nın müfettişlerinden William Smith de aynı düşünceyi dile getirmişti. Senegambia bölgesinde konuşulan diller "öyle çok ve öyle farklı" ki diye yazıyordu, "nehrin iki tarafındaki Karaderililer birbirlerini anlamazlar." Eğer "gemiye her türden insan alırsak, entrika çevirme ihtimalleri *Babil* Kulesi'ni tamamlama ihtimalinden daha fazla olmayacaktır." Devamında bunun "Avrupalılar için ehemmiyetsiz bir mükâfat" olmadığını belirtiyordu. Bilakis, gemide "aynı kasabadan gelen ve aynı lisanı konuşanlar" çok olduğunda tacirler, işbirliği yapıp isyan çıkaracaklar diye endişe ederlerdi.[28]

Herhangi bir köle gemisinde birçok Afrikalı kültürle dilin bulunduğu ve kölelerin birbirini anlamasının sorunlar doğurabileceği hakikattir. Kaptan William Snelgrave Windward Sahili'nden *Elizabeth* gemisine gelen tutsakların ayaklanmaya kalkmayacakları kanısındaydı, çünkü Altın Sahili'nden gelen entrikacıların konuştuğu dilin "tek kelimesini anlamıyorlardı." Birbirini anlamamaya en uç örnek ise gemiye hiç kimsenin hiçbir şey konuşamadığı birinin gelmesiydi. Nadiren de olsa bu durum yaşandığında korkunç sonuçlar doğurabiliyordu. Dr. Ecroyde Claxton anlatmıştı: "Aralarında kimsenin bilmediği bir dilde konuşan bir adam vardı, adamın düştüğü durum hakikaten içler acısıydı, her zaman çok kederli görünüyordu, bunun akıl sağlığını bozduğunu düşünüyorum."[29]

---

28 "Richard Simsons Voyage to the Straits of Magellan & S. Seas in the Year 1689", Sloane 86, BL, dosya 57; William Smith, *A New Voyage to Guinea: Describing the Customs, Manners, Soil, Climate, Habits, Buildings, Education, Manual Arts, Agriculture, Trade, Employments, Languages, Ranks of Distinction, Habitations, Diversions, Marriages, and whatever else is memorable among the Inhabitants* (Londra, 1744; yeni basım Londra: Frank Cass & Co. Ltd., 1967), 28; Snelgrave, *A New Account*, 187-188; Atkins, *A Voyage to Guinea*, 72. Batı Afrika'daki dillerin çeşitliliğinden söz ederken John Adams da "Babil Kulesi" benzetmesinden yararlanmıştı. Bkz. Adams, *Sketches taken during Ten Voyages to Africa*, 64. Ayrıca bkz. John Thornton, *Africa and Africans in the Making of the Atlantic World, 1400-1800* (Cambridge: Cambridge University Press, 1992; 2. baskı, 1998), 19-20, 183-205.

29 Snelgrave, *A New Account*, 177-180; Claxton'ın ifadesi, *HCSP*, 82:36; Fraser'ın ifadesi, *HCSP*, 71:13, Falconbridge'in ifadesi, *HCSP*, 69:48.

Öte yandan, yakın tarihli bilimsel çalışmalar Batı Afrikalıların çokdilliliğini ve en azından belli kültürel bölgelerde birbirlerini anladıklarını vurgulayarak, köle gemilerindeki dil farklılıklarının sanıldığı kadar keskin olmadığını ileri sürmeye başlamıştır. Şimdi anlaşıldığı üzere, iletişim araçları zamanla bulunmuş ve ticaretin işleyişi süresince özellikle Batı Afrika kıyı şeridi ile kıtanın içlerine uzanan onlarca nehir ve hidrografik sistemler boyunca aradaki mesafe kapatılmıştı. Afrikalılar arasındaki iletişimde önemli olan, bir gözlemcinin deyişiyle, "denizde konuşulan dillerdi."[30]

Denizde konuşulan dillerden biri *Pidgin* dilleriydi, farklı dilde konuşanlar arasında alışveriş yapmayı kolaylaştırmak için uydurulmuştu. Batı Afrika'da İngilizce ve Portekizce temelli böyle karma diller daha yaygındı. Diğerleri Manding, Fante ve İgbo dili gibi aynı amaca hizmet eden Afrika dilleriydi. Kaptan James Rigby'ye göre, Cape Mount'tan Cape Palmas'a kadar yaklaşık 400 kilometrelik Windward Sahili'nde yaşayan ve çalışan bütün insanlar birbirlerini anlardı. Altın Sahili'nde yaşamış bir misyoner olan Thomas Thompson "cemaat ölçülerinde" küçük dilbilim kuşakları bulunduğundan, ama aynı zamanda geniş mesafelere yayılan, örneğin Cape Apollonia'dan Volta Nehrine kadar uzanan aşağı yukarı 500 kilometrelik kıyı şeridindeki insanları bağlayan denizci dillerinin varlığından söz etmişti. Sierra Leoneliler 1790'larda ortak dil konuşuyorlardı, ama aynı zamanda "makul bir seviyede İngilizce, Fransızca, Felemenkçe veya Portekizce de konuşurlardı." 1770'lerde Kaptan William McIntosh, Galam'dan satın aldığı, Senegal'in iç kesimlerinden gelen kölelerin "Altın Sahili'nden aldığı kölelerin lisanını mükemmel anladıklarını" keşfetmişti. Belli ki her iki grup da karşılıklı anlaşabilecek kadar iç kesimlerden geliyordu.[31]

---

30 [Thomas Thompson], *Memoirs of an English Missionary to the Coast of Guinea* (Londra, 1788), 28-29.

31 James Rigby'nin ifadesi, 1799, *HSLP*, 3:88, Thompson, *Memoirs*, 28-29; William McIntosh'un ifadesi, 1789, *HCSP*, 68:194; Winterbottom, *An Account of the Native Africans*, 1:11; Thornton, *Africa and Africans*, blm. 7. Ayrıca bkz. Okon Edet Uya, "The Middle Passage and Personality Change Among Diaspora Africans", *Global Dimensions of the African Diaspora*, ed. Joseph E. Harris (Washington DC: Howard University Press, 1993, 2. baskı), 87.

Afrikalılar aynı zamanda gemide daha çok denizcilerle konuşup İngilizce öğrenerek birbirleriyle iletişim kurarlardı. Bunun için olağan sohbetlere katılmak kadar denizcilikle ilgili teknik tabirleri kullanabilmek de gerekirdi. Gemicilerin yanında işe koşan çocukların bu dili öğrenmesi şarttı. Ama İngilizce öğrenmek herkes için öncelikliydi. Windward Sahili'nden gelen Cape Mount Jack adındaki tutsak 1784 yılında *Emilia* gemisinde zorla çalıştırıldığında "çok az İngilizce konuşuyordu", fakat zamanla "daha fazlasını öğrendi" ve kendisini nasıl kaçırdıklarını bu dili öğrenmesi sayesinde anlattı. İngilizce denizde konuşulan dillerden sadece biriydi, ancak İngilizce konuşulan kolonilerde yaşamaya mahkûm edilenler için giderek daha fazla önem kazanacaktı.[32]

Gemide konuşulan çeşitli diller iletişim olanaklarını tüketmezdi, tam tersine. William Butterworth ile Samuel Robinson adlı denizciler tutsaklarla "işaret ve hareket dili" ile anlaştıklarını hatırlıyorlardı, tabii Afrikalılar da birbirleriyle aynı şekilde iletişim kurarlardı. Ayrıca her gemide ifade kültürünün çeşitli ve önemli biçimleri kullanılırdı: şarkı söylemek, (zorla değil kişi kendi tercihiyle yaptığı zaman), dans etmek davul çalma (gemi baştan aşağı ahşap olduğundan bütün gemi vurmalı çalgı işlevi görürdü) ve hikâye anlatmak. Gözlemciler Afrikalıların "harika" ve "şaşırtıcı" hafızasından söz ederken hiç kuşkusuz sözlü anlatı geleneğini kastediyorlardı, ayrıca kadınların anlattıkları öyküler "Ezop'un fabllarına dayanıyordu", ne de olsa Ezop [Aisopos] aslen Afrikalıydı. İfade kültürünün başka bir şekli de köle gemisinin ana güvertesi sahneye dönüştürülerek canlandırılan dramdı; taşıdığı sosyal anlamlar açısından geniş kapsamlıydı, belki aynı zamanda tedavi edici özelliği de vardı. 1783-1784 arasında adı kötüye çıkmış *Brooks* gemisiyle denize açılan Dr. Thomas Trotter, "benim gemimdeki bazı çocuklar, adına köle kapmaca veya çalı dövüşü dedikleri bir oyun oynarlardı," diye yazmıştı. Bu oyunda eşkıyaların onları ve ailelerini yakaladıklarında yaşanan travma sahnelenirdi. Trotter şöyle devam ediyordu: "Sıçrayıp atlamadan

32 Falconbridge, *HCSP*, 72:294; Peter Linebaugh, "All the Atlantic Mountains Shook", *Labour/Le Travail* 10 (1982), 87-121.

çullanmaya, geri çekilmeye kadar bütün manevraları ve çalı dövüşünde yapılan her türlü hareketi canlandırdıklarını gördüm." Trotter gemideki kadın kölelere bu oyunla ilgili sorular yönelttiğinde "verdikleri cevap şiddetli keder patlamasından başka bir şey değildi." Yurdundan koparılma ve köleleştirilmenin dramı böylece gemide tekrar yaşanır, tartışılır, yası tutulur ve belleklere kazınırdı.[33]

Alt Güvertelerde İletişim

Kölelerin kapatıldıkları alt güvertelerde aralarında nasıl iletişim kurduklarını en iyi anlatan, 1786-1787 yıllarında Liverpool'dan demir alıp Eski Calabar'a, oradan Barbados ve Grenada'ya yelken açan *Hudibras* gemisiyle yaptığı seyahati yazıya dökmüş olan denizci Willam Butterworth olmuştu. Kaptan Jenkin Evans önce 150 köle satın almıştı, Butterworth'ün dediğine göre aralarında "on dört farklı kabileden yahut memleketten" insanlar vardı. Ara Geçiş'e girdiklerinde gemide bulunan 360 köle arasında kaç kültürel grup bulunduğu bilinmemekle birlikte, bu tarihlerde Biafra Bükü'nde dolaşan yelkenlilerin çoğunda olduğu gibi İgbolar baskın görülüyordu.[34]

Butterworth alt güvertelerde bölmelerle ayrılmış insanlar arasında nasıl iletişim kurulduğunu gözler önüne sermişti. Erkek kölelerin "gemi mürettebatını katletmek ve gemiyi ele geçirmek maksadıyla" harekete geçtikleri ama kadınlardan destek görmedikleri başarısız ayaklanma girişiminin ardından öfke dolu karşılıklı suçlamaların ardı arkası kesilmiyordu. Ana güvertede başlarının tam tepesindeki ızgaraları arşınlayan silahlı gardiyanların nezaretinde aşağı güvertenin baş tarafında kilitli tutulan erkekler, "hürriyetlerini geri kazanmak uğrunda kendilerine yardım etmedikleri" için kadınlara korkak ve hain diye bağırıyorlardı. Kadınlar da bağıra çağıra "onların kurdukları kumpasın açığa çıktığını, planlarının bu yüzden fi-

33 Robinson, *A Sailor Boy's Experience*, 78; *Three Years Adventures*, 136. Ayrıca bkz. Olderman'ın ifadesi, *HLSP*, 3:175; Matthews, *A Voyage to the River Sierra Leone*, 99; Trotter'ın ifadesi, *HCSP*, 73:84.

34 *Three Years Adventures*, 111-112, 120, 93-94.

yaskoya uğradığını düşündüklerini" anlatıyorlardı. Ondan önce kaptanın sorguya çektiği kadınlar neler döndüğü hakkında bir şey bildiklerini inkâr etmişlerdi, ancak gece yarısı yapılan sohbetlerden anlaşılan bunun tam tersiydi. Güvertede görevli mürettebat ateşli tartışmalara kulak misafiri oluyorlardı. Kimileri işittiklerini pekâlâ anlamıştı, muhtemelen aralarında Biafra Bükü'ne önceden en az iki kere seyahat etmiş Kaptan Evans da vardı. Eksik anlaşılan kısımları da bölgede konuşulan bütün dilleri anlayan ve gemide tercümanlık yapan Bristol adındaki Afrikalı çocuk tamamlıyordu.

Kaptanla tayfaların ne bilip ne bilmediğine aldırmayan bazı adamlar ikinci bir ayaklanmaya girişmişlerdi, yanlarında yine kadınlar vardı ama bu defa daha iyi destek vermeye kararlıydılar. Aralarında haberleşmeyi bu kez "geminin bir ucundan diğerine bağırmalarına gerek bırakmayacak şekilde çocuklar vasıtasıyla" sağlıyorlardı. Oğlanlar kendi kaldıkları bölmelerin bir tarafından diğerine ileri geri koşar, erkeklerin fısıltıyla verdikleri mesajları kadınlara aktarır, onlarınkini de erkeklere iletirlerdi. Arada bir gizlilik kuralını çiğneyip yüksek sesle konuşan biri çıkardı, örneğin Butterworth'ün gözünde "kelimenin her manasıyla bir Amazon" olan "Lostromo Bess" adındaki güçlü kuvvetli kadın. "Hemşerisi kadınlara nezaretçi" olarak atanmış, Kaptan Evans kendisine gemici kıyafetleri vermişti. İsyan planı artık hazırdı: Erkekler tahta perdeleri kırıp ana güverteye hurra dalınca, Bess ile öbür kadınlar mutfak aletlerini –çatal bıçak ve bir balta– kuşanıp isyana önderlik edeceklerdi. Bristol'ın yardımıyla ayaklanma girişimi eyleme konamadan bastırıldı. Erkek elebaşılar kırbaç cezasına çarptırılırken Lostromo Bess ile başka 4 kadın "ateşleri sönsün" diye ıslak bir yelken bezine sarılarak güverteye atıldılar.

Butterworth ayrıca, yanlarında görevlendirildiği için yakından gözleme fırsatı bulduğu kadın köleler arasında bilhassa önemli başka bir haberleşme yöntemine de işaret ediyordu. Kapatmalar arasında isimsiz bir kadının nasıl "herkesin malumu" olduğunu, özellikle kendi "hemşerileri" arasında nam saldığını belirtmişti. Kadının bir "edebiyat dehası," bir "hatip" ve "muganni" olduğunu söylüyordu. Amacı "sürgündeki hemşi-

relerinin daha kolay vakit geçirmelerini sağlamaktı." Kadının kültürel geçmişi bilinmiyordu, fakat Butterworth dilini anlayamadığına göre İgbo olmasa gerekti. Öte yandan değişik etnik kökenlerden gelenlere hitap etmede pek başarılı olacak ki, dostluk kurduğu kadın esirler vakitsiz ölümü üzerine uzun ve acılı ağıtlar yakmışlardı.

Bu kadın konuştuğu ya da şarkı söylediği zaman *Hudibras* gemisindeki kadın köleler kıç güvertede "en gençleri ortada, kocamış olanları en dışta yer almak üzere" sırayla halka olurlardı. Şarkıcı onların oluşturduğu dairenin tam ortasında durarak, daha doğrusu çömelerek "yürek parçalayan şarkılarını yanık sesiyle" söylerken hiç kuşkusuz yurdundan koparılıp köle edilmenin acıları yüreklere işlerdi. Şarkıların makamına, havasına, sahnelenen duygulara kulak verince, Butterworth "sıladaki dostların, kaybedilen evlerin" konu edildiğini tahmin ediyordu. Kadın aynı zamanda nutuk da çekerdi; Butterworth bazılarını ezbere okuduğuna inanıyordu, belki de okudukları epik şiirdi. Bunlar anlatılan hikâyeye ve yaşanan koşullara bağlı olarak "hisleri harekete geçirir, hayallere veya temayüllere göre neşe yahut hüzün, zevk yahut acı uyandırırlardı." Halka olan kadınlarla kızlar da Afrika'nın soru-cevap geleneği çerçevesinde bu söylevlere katılırlardı. Adeta "bir koro gibi belli cümlelerin sonunu" hep bir ağızdan söylerlerdi. Tam bir paylaşım ortamıydı, "hepsi ciddi bir havaya bürünürdü." Söylenen hiçbir sözü anlamamasına rağmen genç İngilize bile dokunurdu, "gayri ihtiyari bir acıma hissiyle gözyaşlarına boğulmasına" kendi de şaşakalmıştı. Kadınların böyle toplanmalarının "melankoli" uyandırdığını ve insanı derin düşüncelere ittiğini görüyordu.

Butterworth ayrıca aşağı güverteden çıkan bir haberin koca gemiye nasıl tez zamanda patlarcasına yayıldığını anlatmıştı. Nasıl olduysa (herhalde işaret diliyle), bir gün geminin sıhhiyecisi Dr. Dickinson bir köle kadına Barbados'a uğradıktan sonra önlerinde hâlâ 2 aylık, belki de daha uzun bir yol olduğundan, ama öncesinde 8 hafta sürecek zorlu bir Atlantik geçişi olduğundan bahsetmişti. Denizde çektikleri eziyetin bu

kadar uzayacağını öğrenince öfkeden deliye dönen kadın hem bu haberi hem de hiddetini aşağı güvertede birlikte kapalı tutulduğu diğer kadınlara aktarmıştı. Butterworth'ün yazdığına göre, ansızın "fitil ateşlenmiş, kıvılcımlar oğlanların kaldığı kısma, oradan da huzursuzlukların bastırıldığı büyük bir barut fıçısını andıran erkekler kısmına sıçramıştı." Butterworth "aşağıdan yükselen homurtuları" duyuyor ve "korkunç bir patlama" olmasından korkuyordu. Aynı şekilde Kaptan Evans da korkular içindeydi, derhal Dr. Dickonson ile aşağı güverteden erkek ve kadın tutsakları çağırtıp herkesin gözü önünde bir toplantı yaptı. Kaptan toplantıya katılanlara (aslında gemideki herkese) doktorun dediklerinin yanlış olduğunu, çok geçmeden Grenada'ya varacaklarını anlattı. Hiddet dolu homurtulardan sonra asayişi korumak için doktoru azarlayarak herkesin önünde özür dilemeye zorlamıştı.

Şarkı

Butterworth'ün açıkça ortaya koyduğu gibi, köle gemisinde sık sık duyulan seslerden biri de söylenen şarkılardı. Bazen denizciler çalgı çalıp şarkı söylerlerdi, ama Afrikalıların sesleri daha sık duyulurdu, gece gündüz şarkı söylerlerdi. Bazılarını zorla, bazılarını da "kendi rızalarıyla" okurlardı. Anlaşılan o ki herkes katılırdı bunlara. Eskiden köle gemisinde kaptanlık yapmış biri, yetiştikleri kültüre göre "erkekler kendi memleketlerinin havalarını söyler, oğlanlar da onları eğlendirmek için dans ederler," diye anlatıyordu. Köle gemisinde şarkı söylemede başrolü, Butterworth dahil herkese göre tabii ki kadınlar oynuyordu.[35]

Şarkı iletişim kurmamaları gereken insanların başlıca iletişim aracıydı. Ana güverteyi boydan boya geçen barikat erkekler ile kadınları ayırabilir, hatta birbirlerini görmelerini önleyebilirdi, ama ne sese engel olabilirdi, ne birbirlerini duymalarına ne de konuşmalarına. 1760'ların sonlarıyla 1770'lerin başları arasında Afrika'ya dört kez seyahat etmiş bulunan Janverin adında bir zabit, kendisiyle yapılan bir röportajda,

35 Robert Norris'in ifadesi, 1789, *HCSP*, 68:7.

"Sık sık şarkı söyleyen kadınlarla erkekler birbirlerine böyle karşılık verirler, lakin şarkılarının mevzuu ne, bunu [ben] bilemem," diye açıklamıştı.[36]

Zaten asıl amaç da buydu: Afrika dillerinde şarkı söylemeleri esirlere Avrupalı kaptanların ve mürettebatın çoğunun anlayamadığı bir haberleşme olanağı sağlardı. Şarkı söylemek aynı zamanda birinin akrabasını, kendi köylülerini ve hemşerilerini bulma, gemideki kültürel grupları teşhis etme yoluydu. Yaşanan koşullar, görülen muamele, direniş ve başka olaylar, geminin istikameti hakkında önemli bilgiler şarkılarla aktarılırdı. Şarkı söylemek ortak bilgi tabanı yaratma ve ortak kimlik oluşturma aracıydı.

Gelgelelim mürettebattan bazıları bu şarkılarda kullanılan dilleri anlar veya şarkı sözlerinin genel ya da özel anlamlarını kendilerine tercüme edecek birini bulurlardı. 1780'lerin sonunda biri Gabon'a, diğeri Bonny'ye seyahat etmiş iki sıhhiyecinin anlattıkları buna örnek oluşturuyordu. Zorla söyletilen şarkıların, ezgileri ve verdikleri mesaj bakımından büyük farklılıklar gösterdiklerinden söz etmişlerdi. Afrika davulları çalıp dokuz kamçılı kırbaçlar bedenlerinde şaklarken kölelerin belli sözleri söylemeleri gerekirdi: "*Messe, Messe, Mackaride*", yani *"Hayat güzel, yemek güzel Beyaz Adamın arasında."* Doktorlardan biri müstehzi bir ifadeyle, kölelerin "böyle iyi yaşasınlar diye onlara eziyet çektirdiğimiz için bize şükretmeleri" gerektiğini anlatıyordu. Diğer gemide kölelerin şarkıları övgü değil protesto doluydu: *"Madda! Madda! Yiera! Yiera! Bemini! Bemini! Madda! Aufera!"* Bu sözler "hepsinin hasta olduğu ve giderek onlardan geri hiçbir şey kalmayacağı" anlamına geliyordu. Aynı doktor "bir de şarkılarında dayak yeme korkusundan, çektikleri kumanya sıkıntısından ve bilhassa kendi yörelerinin yemeklerinden mahrum kaldıklarından ve memleketlerine geri dönemeyeceklerinden" de bahsettiklerini eklemişti.[37]

Bütün şarkılar protesto içermezdi, çünkü şarkı söylemek farklı amaçlara hizmet edebilirdi. 1713'te Eski Calabar'dan

36 Mr. Janverin'in verdiği bilgiler, *Substance*, 249.

37 Arnold'ın ifadesi A, *HCSP*, 69:126; Claxton'ın ifadesi, *HCSP*, 82:36.

demir alan *Anne* gemisinde köleler, Afrikalı kabile reislerinden birinin kurban etmeye kalktığı bir kadının çocuğunu kurtardığı için Kaptan William Snelgrave'i öven bir şarkı söylüyorlardı. *Hudibras* gemisindekiler sabırsızca "homurdanarak" kaptanı yolculuk uzadığı ve varacakları yere bir türlü gelemedikleri için özür dileyip açıklama yapmak zorunda bıraktıktan sonra "neşeli şarkılar" okumaya başlamışlardı. Anlaşılan gece yarısına dek süren şarkılarında "Makarahrah ülkesindeki" hayatlarından umutlu olduklarını dile getiriyorlardı. Kraliyet Donanması'ndan Koramiral Richard Edwards da buna benzer bir anısını kaydetmişti. Batı Hint Adaları'ndaki limana varan köle gemilerinde, "Karaderililer ekseriyetle keyifli görünür, şarkı söylerler, Gine gemisi karaya vardığı için gemideki köleler dans edip şarkı söyleyerek sizi mükâfatlandırırlar." Ancak koramiral keyifli olmalarının sebebini belirtmez.[38]

Neşeli şarkıların istisnai olduğu anlaşılmaktadır. Geceleri aşağı güvertelerde başta kadınlar olmak üzere esirlerin tek başlarına kaldığı saatlerde, peş peşe birkaç gözlemcinin söylediği gibi, "ağıtlar yakmaları" daha yaygındı. Hüzünlü, yaslı şarkılardı bunlar; kaybettiklerini, yurtlarından koparıldıklarını, köleleştirildiklerini, yabancılaştırıldıklarını anlatırlardı, çoğunlukla topluca döktükleri gözyaşları da onlara eşlik ederdi. John Riland, "Bazı kadınlar yalnız bırakıldıklarında ağlamaklı sesleriyle tatlı tatlı ezgiler okurdu," diye hatırlıyordu. Ailelerinden, dostlarından, hemşerilerinden koparılışlarını tarif ederlerdi; şarkıları "sıladan sürgün edilmenin hazin matemini" dile getirirdi. Thomas Clarkson bir Gine gemisinin ana güvertesindeki direğe zincirlenmiş yavaş yavaş aklını kaybeden kadınların şarkılarına dikkat çekmişti: "Kayıp akrabalarıyla dostlarının derdine yanarlardı şarkılarında, memleketleriyle vedalaşırlardı, kendi topraklarındaki lüks hayatlarını ve orada geçirdikleri mesut günleri sayıp dökerlerdi. Sair zamanda ne şarkı söyler ne de konuşurlardı, melankoliye gömülüp bedbaht bir halde sel gibi akan gözyaşlarıyla kederlerini akıtırlardı.

38 Snelgrave, *A New Account*, Giriş bölümü; *Three Years Adventures*, 131-132; Robert Heatley'in ifadesi, 1789, *HCSP*, 69:123.

Ama sair zamanlarda dans eder, çığlık atar ve hiddetlenirlerdi. Bunlar köle gemisinin dehşetli mahzenlerinde insanın seyretmeye mecbur olduğu korkunç manzaralardı."[39]

Bu şarkılar bir bakıma tarihin *griot** tarzında etkili bir anlatısıydı. Gemici David Henderson, "çektikleri eziyetlerin ve perişan vaziyetlerinin geçmişi" hakkında şarkılar duymuştu. Dr. James Arnold da kadınların şarkılarında, "hayatlarının ve dostlarıyla memleketlerinden koparılmalarının tarihine" kulak misafiri olmuştu. Ayrıca dediğine göre, bu direniş şarkılarını pek güzel anlayan Kaptan Joseph Williams bundan "hiç memnun değildi." Şarkı söyleyerek hatıraları canlandırmaya cüret ettiği gerekçesiyle kadınları "fena halde" kırbaçlar, açtığı yaraların kapanması iki üç hafta sürerdi. Bu kadınların anıları tazeleme mücadelesi enikonu toplumsal kargaşa altında tarihsel kimliği geri kazanma çabasıydı. Gemide gelişen etkili muhalefet kültürünün ana unsuruydu.[40]

Direniş: Yemeyi Reddetme

Eğer köle gemisinde şiddet dahil gasp ve köle edilmenin ortak deneyimleri sistematik yoğunlukta yaşandıysa, bu Afrikalı mahkûmlar arasında topluluk oluşturma potansiyelini doğuruyordu; eğer çalışma, haberleşme ve şarkı söyleme gibi sosyal uygulamalar bunun farkına varılmasına yardım ettiyse, grup kimliği oluşturmak adına izlenen ortaklaşa projede hiçbir şey direnişten daha önemli değildi. Bu kendi içinde yeni bir dil demekti, insanlar yemek yemeyi her reddettiklerinde, gemiden aşağı atladıklarında ya da başkaldırarak ayaklandıklarında benimsenen eylem dili. Hangi kültürel kökenden gelirlerse gel-

---

39 Riland, *Memoirs of a West-India Planter*, 58-59; Thomas Clarkson'dan Comte de Mirabeau'ya, 8 Kasım 1789, dosya 1-2, Papers of Thomas Clarkson, Huntington Library, San Marino, California. Ayrıca bkz. Falconbridge, *An Account of the Slave Trade*, 30; Falconbridge'in ifadesi, 1790, *HCSP*, 72:307, Ellison'ın ifadesi, *HCSP*, 73:376, James Towne'un ifadesi, 1791, *HCSP*, 82:22, Claxton'ın ifadesi, *HCSP*, 82:36.

*Afrika geleneğinde kabilelerin tarihini, ayrıca güncel olayları kuşaktan kuşağa sözlü olarak aktaran ozanlar (ç.n.)

40 David Henderson'ın ifadesi, 1789, *HCSP*, 69:139; Arnold'ın ifadesi, *HCSP*, 69:127.

sinler, kendileri bizzat o dilden konuşmayı tercih etmese bile herkesin anladığı evrensel bir dildi bu. İster küçük olsun ister büyük, yaratıcılığı ve farklı bir geleceği kucakladığı için her direniş eylemi köleliği ve toplumsal ölümü reddetmek anlamına geliyordu. Her reddediş ortak mücadelede insanları birbirine her zamankinden daha sıkı kenetliyordu.[41]

Atlantik köle ticareti pek çok yönüyle 400 yıllık bir açlık greviydi. 15. yüzyılın başından 19. yüzyılın sonuna kadar süren deniz yoluyla insan ticareti boyunca, köleleştirilmiş Afrikalılar düzenli olarak kendilerine verilen yiyecekleri yemeyi reddettiler. Köle alınanlardan bazıları gemiye bindirildiklerinde kendilerini "sabit melankoli" içinde bulur, yemeleri konusunda verilen talimatlar dahil onları tutsak edenlerin söyledikleri ya da istedikleri hiçbir şeye karşılık vermedikleri bir bunalıma girerlerdi. Diğerleriyse hastalanır, isteseler bile yiyemezlerdi. Öte yandan bunalıma giren ve hastalananlar ya da bunlardan ikisi de olmayan daha kalabalık bir grup arasında bile yemeği geri çevirme bilinçli bir seçimdi, köleler açısından birkaç önemli amaca hizmet ederdi. Tacirin kaptana yüklediği başlıca sorumluluk, Yenidünya limanlarından birine olabildiğince çok sayıda canlı, sağlıklı Afrikalı bedenler teslim etmek olduğundan, hangi sebeple olursa olsun beslenmeyi reddeden her kimse kârı tehlikeye sokmuş ve otoriteyi sarsmış oluyordu. Dolayısıyla yemeyi kabul etmemek birinci ve en önemli direniş eylemiydi, bu da başka direniş biçimlerini getirirdi. İkinci olarak pazarlık taktiğiydi. Kötü muamele açlık grevine yol açabilirdi. Üçüncüsü, gemide "onlar" karşısında "biz" diyen direniş kültürü yaratılmasına yarıyordu. Açlık greviyle verilen mesajlar arasında şunlar vardı: Biz sizin malınız olmayacağız; sizin için işgücü olmayacağız; bizi çiğ çiğ yemenize izin vermeyeceğiz.

John Riland'ın 1801 yılında yolculuk ettiği *Liberty* gemisinde kölelerden birkaçı yemeklerini geri çevirmişti. Nöbetçi

41 Antonio T. Bly, "Crossing the Lake of Fire: Slave Resistance during the Middle Passage, 1720-1842", *Journal of Negro History* 83 (1998), 178-186; Richard Rathbone, "Resistance to Enslavement in West Africa", *De la traite a l'esclavage: actes du colloque international sur la traite des noirs*, ed. Serge Daget (Nantes, 1988), 173-184.

zabit önce yemedikleri takdirde onları denize atacağına dair yemin etti; sonra kırbaçla gözlerini korkuttu, bu işe yaramıştı galiba ya da öyle sanıyordu: "Köleler daha sonra yemek yer gibi yaparak ağızlarına biraz pirinç aldılar; fakat zabit arkasını döner dönmez hepsi ağzındakini denize tükürdü." Gemici James Morley de yemek yer gibi yapan köleler görmüştü, "boğulacak hale gelene dek" yemeyi ağızlarında tutarlardı. Zabitler onlara lanet okur, "huysuz kara p ..." diye azarlardı. Kırbaç, mengene, "mablak" veya çubuk (ağızlarını açmak için) kullanarak yemeye zorlarlardı, bazen de *speculum oris* veya "boynuz" ile yiyeceği gırtlaklarından aşağı boca ederlerdi.[42]

Yemek yemeyen herkes kaptanın gücüne doğrudan kafa tutmuş oluyordu, çünkü onu örnek alanlar hızla yayılabilir, feci sonuçlar doğabilirdi. 1791 yılında köle ticaretini araştıran Avam Kamarası komisyonunda ifade veren gemici Isaac Parker bu hususu soğukkanlılıkla dile getirmişti. 1765'te *Black Joke* gemisinde annesi de yanında olan küçük bir çocuk, "surat etmiş, yemek yemiyor," ne meme emiyor ne de palmiye yağıyla pişirilen pilavı ağzına alıyordu. Kaptan Thomas Marshall barikattaki aralıklardan onu seyreden köle erkeklerin gözü önünde çocuğu kırbaçtan geçirirken onlar da protesto etmek için "avaz avaz homurtu" çıkarmışlardı. Buna rağmen çocuk yememekte direndi, kaptan onu her gün kamçıladı, aynı zamanda da 45-50 cm uzunluğunda, 5-6 kg çeken bir mango kütüğüne boynundan zincirledi. "Son kez çocuğu alıp kırbaçladıktan sonra," diye anlatmıştı Parker, onu "ellerinden bırakıp güverteye attı," bir yandan da "canın cehenneme... Yedireceğim sana yoksa canını alırım," diyordu. Bir saate kalmadan çocuk ölmüştü. Zulmünün son perdesi de, çocuğun annesine oğlunun minik cesedini denize atmasını buyurmasıydı. Karşı gelince onu da dövdü. Sonunda kadın emre itaat etti, ama "öyle üzgündü ki saatlerce gözyaşı döktü." *Black Joke* gemisinde bir türlü yemek yemeyen 9 aylık bir çocuğun kafa tutmasına bile tahammül edilememişti.[43]

---

42 Riland, *Memoirs of a West-India Planter*, 52; James Morley'in ifadesi, 1790, *HCSP*, 73:160-161.

43 Isaac Parker'ın ifadesi, 1790, *HCSP*, 73:124-125, 130; *TSTD*, #91135.

1730'da Deniz Hukuku Yüksek Mahkemesi huzurunda açıkça ortaya konduğu üzere, Marshall gibi kaptanların çekindiği şey direnişin diğerlerine sirayet etmesiydi. Güney Denizi Kumpanyası'na ait *City of London* gemisinin kaptanı James Kettle, kölelere fazla şiddet gösterdiği için denizci Edward Fentiman'ı suçluyordu. Adı bilinmeyen bir köle kadını dövmüştü, bunun sonucunda sayıları 377 olan diğer köleler yemeklerine dokunmayı reddediyorlardı. Ceza olarak Fentiman'a dayak atan Kettle, mahkemede bu olayın daha büyük bir sorunun parçası olduğunu açıkladı: Bu "Karaderililerin tabiatı ve huyudur, ticari gemilerde sık görülür, içlerinden birine sopa çekildiği veya taciz edildiği zaman gemide bulunanların tamamı buna sinirlenir, surat asar ve yemeğe el sürmez, kadidi çıkar ve ölür."[44]

Kaptan Kettle'ın değindiği hususa parmak basan Dr. T. Aubrey konuyu daha genel bir noktaya taşımıştı. Köle ticaretinde çalışan sıhhiyeciler için yazdığı elkitabında, kölelere yönelik acımasız muamelenin genellikle yemeyi reddetmekle sonuçlandığını anlatıyordu. Yemeyi bir kere bıraktılar mı "iştahları kapanır, kısmen aç kaldıkları, kısmen gördükleri kötü muameleden dolayı muhtemelen hasta düşerler." Daha etkileyici olan, direnişlerini ciddiye almaya görsünler, "onları hiçbir sıhhiye sağ tutamaz; normal yoldan veya zorla kimse yediremez, zira fena muamele görmektense ölmeyi tercih ederler." İnsanlara yemek yedirmek için hangi cebir türlerinin kullanıldığına da değinmişti. Bunlara karşı koyacaklarını ve sonunda hepsinin yememe iradesine yenileceğini düşünüyordu. Kettle gibi Aubrey da açlık grevinin her köle gemisinde kızışan mücadelede uygulanan bir taktik olduğunu açıkça belirtmişti.[45]

Loyal George gemisindeki açlık grevi Silas Told'un hatırladığı üzere doğrudan ayaklanmaya yol açmış, bu başarısızlığa

---

44 Edward Fentiman'a karşı James Kettle (1730), HCA 24/136; *TSTD*, #76618. Kötü muamele gördükleri için kölelerin yemeyi içmeyi reddettiklerine ilişkin kanıtlar için bkz. James Towne'un ifadesi, 1791, *HCSP*, 82:21. Kölelerin gemide kötü muamele gören Afrikalı tercümanı desteklemek üzere topluca –ve başarıyla– açlık grevine gitmeleriyle ilgili bkz. "The Deposition of John Dawson, Mate of the Snow *Rainbow*", 1758, Donnan IV, 371-372.

45 Aubrey, *The Sea-Surgeon*, 128. Kölelerin iradesi karşısında şiddetin işe yaramadığına ilişkin bkz. Janverin'in verdiği bilgiler, *Substance*, 249.

uğrayınca toplu intihara varmıştı. Direniş süreci başka türlü de gelişir, fiyaskoyla sonlanan ayaklanmaların ardından açlık grevleri başlardı. 1721 yılında *Ferrers Galley* gemisinde esirler ayaklandıktan sonra "yaklaşık seksen" kadarı ya öldürülmüş ya da boğulmuştu. Sağ kalanların çoğu, Kaptan William Snelgrave'in yazdığına göre, "öyle derin bir kedere gark olmuşlardı ki birkaç tanesi inatla tek lokma yemeyerek açlıktan öldü." 1781'de Bonny Nehri'nde bulunan isimsiz bir gemide yaşanan başkaldırının ardından yaralı elebaşlarından üçü "açlıktan ölme kararı almışlardı." Korkutulup dayak yemişlerdi ama "tehditler tesir etmedi, bu kararın akabinde ağızlarına hiçbir şey koymadılar ve bunun neticesinde öldüler." 1783'te *Wasp* gemisinde de aynı şekilde iki ayaklanma yaşanmıştı. Kadın esirlerin kaptanı kıskıvrak yakalayıp küpeşteden atmaya kalktıkları ilkinin ardından 12 kişi aldıkları yaralardan ve aç kalmayı tercih ettikleri için can verdi. İkinci ayaklanmadan sonra yaşanan kavga kıyamet daha büyüktü, 55 Afrikalı "hırpalanmaktan, tuzlu su yutmaktan, hayal kırıklığından ve açlık perhizinden" ölmüştü.[46]

Küpeşteden Atlamak

Açlıktan ölmeyi seçmekten daha korkunç direniş biçimi denize atlamaktı herhalde. Bazıları gemi Afrika limanına demirlediğinde kaçma umuduyla atlardı, kimi Yenidünya'daki plantasyonlarda köle olmaya mahkûm bedenini yok etme aracı olarak boğulmayı aç kalmaya yeğlerdi. Böyle direnmek çok yaygındı, ticareti yürütenler arasında korku salacak kadar. Tacirler verdikleri talimatlarla kaptanları hem resmi hem de resmi olmayan yollarla uyarırlardı. Bunun üzerine kaptanlar gemilerinin dört bir tarafını ağlarla çevirmeye dikkat ederlerdi. Ayrıca erkek esirleri ana güverteye her çıkardıklarında halkalı civatalara zincirler ve başlarına mutlaka tetikte beldeyen nöbetçiler dikerlerdi. Köleler küpeştenin öte tarafına geçmeyi başardıklarında kaptanlar onları yakalayıp gemiye geri getirsinler diye

46 Snelgrave, *A New Account*, 190; "Anecdote IX" (yazarı bilinmiyor), *Substance*, 315-316; Jones'a karşı Small, Hukuk Haberleri, *The Times*, 1 Temmuz 1785.

acil kurtarma ekiplerini derhal filikalarla denize gönderirlerdi.

Afrikalı kadınlar gemide erkeklere kıyasla daha özgürdüler, dolayısıyla bu tür direnişlerde önemli rol oynarlardı. 1714 yılında, biri "karnı burnunda" olan 4 kadın *Florida* gemisi Eski Calabar'dan ayrılırken denize atlamışlardı. Gemideki bir adamın aktardığı üzere, onlara "ne kadar iyi yüzme bildiklerini göstermişlerdi." Tayfalar hemen peşlerinden gitmişti ama sadece hamile kadını yakalayabilmişlerdi, çünkü "diğerleri kadar süratli kulaç atamıyordu." Kaptan James Hogg 1732'de Altın Sahili'ndeki Anomabu bölgesinde gece yarısında 6 kadının denize atladığını, sonra da geri kalanların onların peşinden gitmesinin tayfaların titiz çabaları sayesinde engellendiğini öğrenmişti. Sahil bölgelerinden gelenlerin çoğu usta yüzücüler olmasına rağmen böyle kaçmak tehlikeliydi. Sudan çıkarılanlar –ki atlayanların çoğu yakalanırdı– sert cezalara çarptırılır, bazen (ötekilere ibret olsun diye) gemiye getirilir getirilmez ölüm cezasına çarptırılırdı. Kaçaklar kıyıya varmayı başarsa dahi Afrikalı avcıların onları enseleyip köle gemisine iade etmeleri ihtimali yüksekti. Ayrıca denize atladıkları kıyıya yakın sular köpekbalıklarıyla doluydu. Kaptan Hugh Crow, emrindeki teknelerden birinde suya atlayan 2 İgbo kadının anında köpekbalıkları tarafından paramparça edildiğini hatırlıyordu.[47]

Bazı tutsaklar özgürlüğe kavuşmak uğruna plan yapmak yerine belli bir olaya tepki olarak kendiliklerinden atlardı suya. 1786'da, 6 kişilik bir grup kendi ülkelerinden ölen birinin cesedinin anatomik araştırma için gemi doktoru tarafından kesilip açıldığını görünce "hiddete yahut korkuya" kapılarak "denize dalmış ve anında boğulmuştu." Ondan bir iki yıl önce Jamaika'da gemi güvertesinde yapılan en korkunç satış usüllerinden biri olan köle kapmaca sırasında 40 ya da 50 adam kendini denize atmıştı. 1737'de tekneleri St. Kitts'te rıhtıma yanaştıktan sonra zincirleri çözülen 100 adam *Prince of Orange* gemisinden aşağı atlamıştı. Bunlardan 33'ü denizcilerin ken-

47 "Voyage to Guinea", Add. Ms. 39946, dosya 8 (*TSTD*, # 75489); *Memoirs of Crow*, 44; James Hogg'a karşı Humphrey Morice, 6 Mart 1732, Humphrey Morice Papers. Bank of England Archives, Londra.

dilerine yardım etmelerine izin vermeyip boğularak can verdi. "Ölmeye azimliydiler ve süratle dibi boyladılar." Kaptan Japhet Bird'e bakılırsa, toplu eylemin sebebi kölelerle aynı ülkeden gelen birinin gemiye çıkması ve onlara "şaka olsun diye" kör edileceklerini, sonra da Beyaz adamların kendilerini yiyeceğini söylemesiydi.[48]

İntihardan farksız bu kaçışların en aydınlatıcı yönlerinden biri, aşağı atlayanların suya değer değmez yaşadıkları sevinci göstermeleriydi. Gemici Isaac Wilson, denize atlayan bir mahkûmun "kurtulduğu için adeta sevinçten uçarak suya daldığını," anlatıyordu. Alt güvertedeki lazımlıklar boşaltılacağı için ağların gevşetildiğini bilen bir başka Afrikalı bir grup denizcinin elinden kurtulup "açılan delikten fırlamış ve kendini küpeşteden aşağı atmıştı." Tayfalar peşinden gidiyorlardı ama tam yakalayacakları sırada adam suya dalmıştı, az sonra tekrar yüzeye çıktığında mesafe çok uzaktı, böylece avcıların elinden kurtulmuş oluyordu. Gemi doktorunun hatırladığına göre, o süre boyunca "bizden kaçtığı için ne kadar mesut olduğunu ifade eden ama anlamama imkân olmayan bir şeyler söylüyordu." Adam nihayet bir daha daldı, "bir daha da onu kimse görmedi." 1742'de *Nassau* gemisinde bastırılan kanlı bir ayaklanmanın ardından kaptan yararlı bütün kölelerin güverteye getirilmesini buyurmuştu: Yaraları iyileşmeyecek gibi olanlar "denize atlayacaktı," çoğu atladı da; o seyahatte kamarot olarak çalışan birinin tanık olduğu üzere hepsinin "neşesine diyecek yoktu." Aynısı kötü nam salmış *Zong* gemisinde de yaşandı. Kaptan Luke Collingwood hastalanan 122 esirin denize atılması emrini vermişti, 10 kişi de kendiliğinden atlamıştı.[49]

---

48 *Connecticut Journal*, 2 Şubat 1786; Falconbridge'in ifadesi, 1790, *HCSP*, 72:307-308; "Extract from a Letter on Board the Prince of Orange", 7 Nisan 1737, *Boston News-Letter*, 15 Eylül 1737.

49 Isaac Wilson'ın ifadesi, 1790, *HCSP*, 72:281; Claxton'ın ifadesi, *HCSP*, 82:35-36; *Pennsylvania Gazette*, 21 Mayıs 1788 (makaleyi yazan Gandy ama bu belirtilmemiş). Clarkson aynı hikâyeyi Mirabeau'ya yazdığı 9 Aralık 1789 tarihli mektupta anlatmıştı: Papers of Clarkson, Huntington Library. *Zong* gemisinde yaşananlar için bkz. Granville Sharp'tan Deniz Kuvvetleri'ndeki Komisyon Üyesi Lordlara, Londra, 2 Temmuz 1783, "Documents Related to the Case of the *Zong* of 1783", Manuscripts Department, NMM, REC/19, dosya 96.

Kendine zarar vermenin tek yolu açlık grevi ve küpeşteden atlamak değildi. Bazı hastalar "ölmek istedikleri" için ilaç içmeyi reddederlerdi. 1788-1789 yıllarında *Elizabeth* gemisinde 2 kadın kendilerini boğazlayarak öldürmenin bir yolunu bulmuşlardı. Diğerleri de sert kenarlı cisimler, keskin aletler ya da tırnaklarıyla gırtlaklarını kesmişlerdi. Thompson adında bir denizci aşağı güvertelerde kilitli "bütün kölelerin içinde bulundukları şartlarda yaşamaya devam etmek yahut yabancı diyarlarda köle olmak yerine gemi alabora olsun da boğulsunlar diye hep birden rüzgâr altına doğru hareket ettiklerini" bildiğini kaydetmişti.[50]

O kadar yaygın olmayan en çarpıcı toplu intihar yöntemi bütün gemiyi havaya uçurmaktı. 1773 yılı Ocak ayında *New Britannia* gemisinin dip güvertelerindeki köleler, dolaşma özgürlüğü olan çocukların sızdırdığı aletleri kullanmak suretiyle tahta perdeleri kırıp geçmiş ve cephaneliğe girerek ele geçirdikleri silahlarla bir saati aşkın bir süre mürettebatla çarpışmış, her iki taraf da ciddi kayıplar vermişti. Tayfalar karşısında yenik düşmenin kaçınılmaz olduğunu görünce, "cephaneliği ateşe vererek tekneyi havaya uçurmuş," 300 kadar kişinin bulunduğu gemideki hemen herkesi öldürmüşlerdi. Kaptan James Charles, Ekim 1785'de Gambiyalı esirlerin bir Felemenk gemisini ele geçirmeyi (ve kaptanla mürettebatı öldürmeyi) başardıklarını öğrendiği zaman geminin peşine düşmeye karar verdi, ne de olsa isyancıları yakalayabilirse hepsi kendi malı olacaktı. Üç saatlik kovalamadan ve gemiye borda edip etmemekte kararsız kaldıktan sonra tayfalarından bir grup oraya çıkıp hürriyetlerini kazanmış adamların teknesini yakmaya gönüllü olmuştu. On adam ve bir zabit gemiye çıktılar, güvertedeki sıkı çekişmenin ardından "asi köleleri zapturapta aldılar." Çarpışma devam ederken belli ki birisi tekneyi havaya uçurmuştu, "korkunç bir patlamayla kim var kim yoksa hepsi paramparça oldu." Enkazın bir bölümü Kaptan Charles idaresindeki *Africa* gemisinin güvertesine düşecekti.[51]

50 Wilson ve Falconbridge'in ifadeleri, *HCSP*, 72:279, 300; *Ranger* gemisinin kayıtları, Kaptan John Corran, 1789-1790, 387 MD 56, LRO; [John Wells], "Journal of a Voyage to the Coast of Guinea, 1802", Add. Ms. 3, 871, dosya 15, Cambridge University Library; Mr. Thompson'ın ifadesi, *Substance*, 207.

51 Fort-James, Gambia adresinden Lombard Street'teki Mr. Thomas Gatherer'a

Köle ticaretine dair belgeler intiharlar yüzünden kanlı iplikle örülmüş olsa da bunların ne kadar yaygın olduğunu bilmek zor. Sınırlı bir dönem için 1788 Dolben Kanunu veya Köle Nakliye Yönetmeliği çıkarıldıktan sonra köle gemilerindeki sıhhiyecilerin tutmak zorunda oldukları seyir defterlerinde bir kıstas bulunabilir. 1788 ile 1797 yılları arasında 86 ayrı gemide görevli doktorlar kendi sorumlulukları altındaki bütün Afrikalıların ölüm sebeplerini kayıtlara geçirmişlerdi, bunlar arasında intihar olaylarının oranı hayli yüksekti. 25 doktor kendine zarar vermenin mutlaka bir yolunu bulduklarına işaret ediyordu. Gemilerden 8'inde küpeşteden aşağı atlayan en az 1 kişi vardı. 3 sıhhiyeci çıkan ayaklanmanın ardından esirlerin "kaybolduğunu" (kuşkusuz denize atlayarak) belirtmişti. Başka bir 3'lü belirlenemeyen intihar biçimleriyle karşı karşıya kalmıştı. 12 doktorsa ölüm sebeplerini "kayıp", "boğulma", "küskün" ve "kürtaj" olarak gösteriyordu. İncelenen teknelerin neredeyse üçte birinde intihar yaşanmıştı, ancak bu ifade bile yetersiz kalır, çünkü intiharları rapor etmemek köle gemilerindeki insaniyet dışı olaylar hakkında ateşli tartışmaların yürütüldüğü bu çağda sıhhiyecilerin menfaatineydi.[52] İntihar vakalarının sayısını düşük göstermek ya da gizlemek, Yargıç Mansfield başkanlığındaki İngiliz mahkemesinin 1785'teki son oturumunda aldığı kararın gereğiydi: Sigorta şirketlerinin bir ayaklanma sırasında ölen sigortalı köleler için tazminat ödemeleri gerekiyordu, ancak kederden, perhizden ya da çaresizlikten ölenler için herhangi bir meblağ ödemeyeceklerdi. Daha açık ifade edelim, "denize atlayarak ölenler için para vermeyeceklerdi."[53]

---

yazılan 12 Nisan 1773 tarihli mektubun özeti, *Newport Mercury*, 27 Aralık 1773; *Independent Journal*, 29 Nisan 1786. Bir Fransız gemisindeki benzer patlama için bkz. *Newport Mercury*, 3 Mart 1792. Başarısız ayaklanmalardan sonraki toplu intiharların daha az korkunç örnekleri için bkz. *Newport Mercury*, 25 Kasım1765; *Connecticut Journal*, 1 Ocak 1768; "The Log of the *Unity*, 1769-1771", Earle Family Papers, MMM, D/EARLE/1/4; *The Providence Gazette; and Country Journal*, 10 Eylül 1791.

52 Bkz. not 25'ten önce belirtilen kaynaklar.

53 Mahkeme kararı için bkz. Jones'a karşı Small, Hukuk Haberleri, *The Times*, 1 Temmuz 1785. Başka direniş biçimleri gibi denize atlama eylemi de Atlantik'ten yayılarak, pek çok yazarın şiirlerinde onursuz kölelik karşısında

Ayağa Kalkmak

Aşağı güvertelere istiflenmiş yüzlerce bedeninin enerji potansiyeli yüksekti, köle gemisi ne zaman soğuk, yağmurlu havaya denk gelse somut şekilde kendini gösterirdi. Böyle havalarda alt güvertedeki ateşli bedenlerden yayılan buram buram buhar kafeslerin arasından tayfaların çalıştığı ana güverteye yükselirdi. 1760'larda *Nightingale* köle gemisinde görev yapan denizci Henry Ellison "ızgaralar adeta fırın gibi tütüyordu," diye anlatmıştı. Aşağıdaki insan fırınının patlaması ve tam ayaklanması seyrek görülmüş bir şey değildi. Köle ticareti denen tuhaf savaş o zaman olanca şiddetiyle yaşanırdı gemide.[54]

Gelgelelim gemide ayaklanma kendiliğinden doğal bir süreç içerisinde gelişmezdi. Aslında dikkatli haberleşme, ayrıntılı planlama, kusursuz icraat gibi hesaplı çabaların sonucunda ortaya çıkardı. Başarıyla sonlansın ya da sonlanmasın, her ayaklanma kayda değer bir kazanımdı, çünkü köle gemisi her bakımdan böyle bir eylemi engellemek üzere düzenlenmişti. Tacirlerle kaptanların, zabitlerle mürettebatın aklından hiç çıkmaz, onları endişelendirirdi, onlar da pratik önlemler alırlardı. Hemen hepsi kölelerin fırsat buldukları takdirde öfkeyle ayağa kalkacaklarını ve kendilerini yok edeceklerini düşünürdü. Köle gemisi çalıştıranlar açısından bir ayaklanma hiç kuşkusuz görüp görecekleri en büyük kâbustu. Bir kıvılcım kârların ve canların yok olmasına yeterdi.

ölüm kararı vermeyi övdüğü büyük kentlere gelmişti. Liverpoollu asilzadelerden William Roscoe ve Dr. James Currie'in ortaklaşa ama altına imza atmadan yazdıkları "The Negroe's Complaint" (Zencinin Ağıtı) adını taşıyan kölelik karşıtı tanınmış bir şiir Afrikalı kahraman Maratan'ı anlatıyordu: "Yarın Beyaz adam nafile / Kölem diye gururlanacak benimle / Zincirlerimi atıyorum ana güverteye / Cesaretin kollarına atlıyorum süratle." Bkz. Dr. James Currie'den Amiral Sir Graham Moore'a, 16 Mart 1788, 920 CUR 106, Papers of Dr. James Currie, LRO. Şiir ilk olarak *The World* dergisinde, daha sonra da Birleşik Devletler'de yayımlanmıştı. Bkz. *The Federal Gazette, and Philadelphia Evening Post*, 8 Nisan 1790. Benzer görüşlerin yer aldığı başka bir kaynak: Roscoe, *The Wrongs of Africa* (Londra, 1788). Bu konudaki tartışmalar için bkz. James G. Basker, *Amazing Grace: An Anthology of Poems about Slavery, 1660-1810* (New Haven, Conn.: Yale University Press, 2002).

54 Ellison'ın ifadesi, *HCSP*, 73:374. Bu konuda klasikleşmiş makale: Lorenzo Greene, "Mutiny on the Slave Ships", *Phylon* 5 (1944), 346-354. Ayrıca bkz. Eric Robert Taylor, *If We Must Die: Shipboard Insurrections in the Era of the Atlantic Slave Trade* (Baton Rouge: Louisiana State University Press, 2006).

Toplu eylem ortak sorunlarla özdeşleşen ve ortak çözümler arayan insanlar arasında yapılan haberleşmeyle başlardı. Görüşmeler muhtemelen ikili, üçlü küçük gruplar halinde yapılırdı, kelimenin tam anlamıyla aşağı güvertelerdeki aynı küflü, pis kokulu havayı (birlikte soluyarak), daha çok geceleri, kaptanla tayfaların kulak veremeyecekleri saatlerde kurarlardı kumpası. Dip güverte çoğu zaman hınca hınç dolu olurdu, ancak kölelerin, prangalı, zincire vurulmuş olanların bile hareket etmesi mümkündü; böylece potansiyel isyancılar ortalıkta dolaşabilir, birbirlerini bulup konuşabilirlerdi. Bir plan tasarladıktan sonra asıl komplocular "birbirlerinin kanından birer damla emerek birbirlerine sadık kalacaklarına yemin eder," yani "kan kardeşi" olurlardı. Sonra sıra bütün sakıncalara rağmen diğerlerini örgütlemeye gelirdi: Komploya karışanların sayısı ne kadar çok olursa, başarı şansı o kadar yükselirdi, ama aynı zamanda birinin ispiyoncu çıkma olasılığı da yabana atılmayacak kadar büyüktü. Dolayısıyla çoğunlukla az sayıda elebaşı olmasını tercih ederler, nasıl olsa ayaklanma başlayınca diğerleri de kendilerine katılır diye düşünürlerdi. Kumpas kuranlar ekseriyetle titiz çalışır ve darbeyi vuracakları anı beklerlerdi.[55]

Köle ticaretine katılanların hepsi haklı olarak ayaklanmacıların en çok Afrikalı erkekler arasından çıktığı görüşündeydi, bu nedenle hem aşağı güvertede hem ana güvertede onları hemen her zaman kelepçeye ve zincire vurulmuş halde tutarlardı. Oysa kadınlarla çocukların oynadıkları rol de önemliydi, en azından onlara geminin her tarafına girip çıkma serbestliği tanınmıştı. Aslında kadınların ayaklanmalara önderlik ettiği de görülürdü, örneğin 1785 yılında *Wasp* gemisinin kaptanı Richard Bowen'ı kıskıvrak yakalayıp denize atmaya çalışmışlardı. *Unity* gemisindeki (1769-1771) esirler tıpkı 1797 yılında *Thomas* adlı tekneye kapatılanlar gibi "kadınlar sayesinde" ayağa kalktılar. Başka vakalarda kadınlar idareye yakın olma-

55 Arnold'ın ifadesi *HCSP*, 69:130. Snelgrave (*A New Account*, 167) 1704 yılında *Eagle* kalyonunda yalnızca 29 adamın ayaklandığını öğrenince şaşırmıştı. Aslında sayıları daha azdı. Asiler adeta kumar oynamışlardı, çünkü ayaklanma başladıktan sonra diğerleri onlara katılmadılar.

larını ve kendilerine tanınan hareket özgürlüğünü kaptanlarla zabitlere suikast düzenlemek ya da aşağıdaki erkeklere araç gereç sağlamak için kullanmışlardı. Gambiya'da demir atmış *New Britannia*'da alt güvertedeki adamlar çocukların onlara getirdikleri "marangoz aletleriyle dip güverteleri parçalamış, silahlarla mermi ve barutu ele geçirmişlerdi."[56]

Her kalkışmanın can alıcı noktası dahil olanların daha önce edindikleri deneyimdi. Golalar gibi kimi erkekler ve hatta Dahomi'den gelen bazı kadınlar savaşçıydılar, hayatları cesaret, disiplin ve savaş yöntemleri konusunda ustalaşarak geçmişti. Yakın dövüş yapmayı, birbirleriyle uyum içinde eyleme geçmeyi, mevzi tutmayı ve geri çekilmemeyi öğrenmişlerdi. Diğerleri de Avrupalıları, davranış biçimlerini, hatta gemilerini tanımak gibi değerli bir bilgi sahibiydiler. Denizci Butterworth "Calabar ve komşu kasabalarda yaşadıkları için İngiliz dilini çok iyi konuşacak kadar öğrenmiş" birkaç esirden söz ediyordu. Bunlar "işledikleri birtakım kabahatler sebebiyle hürriyetleri ellerinden alınmış ve ne pahasına olursa olsun serbestliklerini geri kazanma hırsıyla yanıp tutuşan, ne zamandır kendileri kadar suçlu olmayan ama aynı şekilde talihsiz olan her iki cinsten köleler arasında mücadele tohumları ekmeye çalışan" adamlardı. Liman şehirlerinden gelme böyle kıvrak zekâlı erkek ve kadınlar, kendilerini tutsak alanların davranışlarını diğerlerinin bilmediği şekilde "okumayı" başarabilirdi, hatta gemiyi okuyabilenler bile vardı. Liman şehri sakini olanlar Afrikalı uzak yol gemicileriydi, açık denizlerde yelken açma becerisine sahip ve muhtemelen ayaklanma girişiminde en değerli kimselerdi. Windward Sahili'nden gelen Krular ile Altın Sahili'nden gelen Fanteler ünlerini Avrupalıların gemileri ve yelkenleri hakkında sahip oldukları derin bilgiye borçluydular, fakat kıyı şeridinden ve nehir kenarlarından gelen başkaları da bu konuda bilgi sahibiydiler. Bu nedenlerden ötürü kıyı

56 *The Times*, 1 Temmuz 1785; "Log of the *Unity*", Earle Family Papers, D/EARLE/1/4; *Connecticut Journal*, 2 Şubat 1786; Robert Hume'un ifadesi, 1799, *HLSP*, 3:110; Trotter'ın ifadesi, *HCSP*, 73:87; Atkins, *A Voyage to Guinea*, 72-73. Erkek çocuklar için bkz. "Extract of a letter to Mr. Thomas Gatherer", 12 Nisan 1773, *The Newport Mercury*, 27 Aralık 1773. Ayrıca bkz. Uya, "The Middle Passage and Personality Change", 91.

kökenli esirler köle gemisi kaptanlarının gözünde özel güvenlik önlemleri almayı gerektirecek kadar risk teşkil ederlerdi.[57]

Mart 1753'te Gambiya Nehri'nde yatan *Thomas* gemisindekilerin Avrupalıların silahları hakkında bilgi sahibi oldukları belliydi. 87 kölenin hepsi "gizlice demirlerinden kurtulup" ana güverteye çıkmış ve ikinci kaptanı fırlatıp denize atmışlardı. Paniğe kapılan denizciler hafif silahlarını ateşleyerek isyan edenleri gerisin geri aşağı göndermişlerdi. Ancak esirlerden bazısı denizcilerin ateşli silahlarının doğru dürüst çalışmadığını fark etmiş, bunun üzerine "tahta parçaları ve kalaslar" ile yeniden güverteye gelerek o sırada sayıları sadece 8 olan tayfalarla çarpışmış, onları binip kaçtıkları büyük filikaya sürmüştü; böylece "şalopayı kölelere" bırakmışlardı, gelgelelim onlar artık köle değildi. Başka iki geminin kaptanları şalopayı yakalamaya çalışırken kendilerini "kölelerin döner tüfeklerle hafif silahları ustalıkla ateşledikleri" hararetli bir çarpışmanın içinde bulmuşlardı. Ateşli silahların böyle kullanılması seyrek değildi, yeter ki köleler bir yolunu bulup onları ellerine geçirebilsinler.[58]

Belirli kültürel gruplar isyankârlıklarıyla ün salmışlardı. Bazı gözlemciler Senegambia bölgesinden gelen esirlerin köleliğe karşı özel bir nefret beslediklerini, bu nedenle gemilerde bulunmalarının tehlike doğurduğunu belirtiyorlardı. Kraliyet

57 *Three Years Adventures*, 96; Snelgrave, *A New Account*, 77; Fountain'ın ifadesi, HCSP, 68:273; Thornton, *Warfare in Atlantic Africa*, 140.

58 *Pennsylvania Gazette*, 16 Mayıs 1754. Kölelerin ayaklanma sırasında Avrupa yapımı silahlar kullandığı başka örnekler için bkz. Vali Muavini Thomas Handasyd'den Jamaika Ticaret ve Plantasyon Kurulu'na, 5 Ekim 1703, Donnan II, 4; *Boston News-Letter*, 6 Mayıs 1731 (ayrıca *Boston Gazette*, 26 Nisan 1731); *Bath Journal*, 18 Aralık 1749; *Boston Gazette*, 4 Ekim 1756; *Pennsylvania Gazette*, 31 Mayıs 1764; *The New London Gazette*, 18 Aralık 1772; *The Newport Mercury*, 27 Aralık 1773; William Fairfield'den Rebecca Fairfield'e, Cayenne, 23 Nisan 1789, Donnan III, 83; *The Providence Gazette; and Country Journal*, 10 Eylül 1791; *Massachusetts Spy: Or, the Worcester Gazette*, 4 Nisan 1798; *Federal Gazette & Baltimore Daily Advertiser*, 30 Haziran 1800; *Newburyport Herald*, 22 Mart 1808. Inikori'nin tahminlerine göre 1750 ile 1807 yılları arasında Batı Afrika'ya ihraç edilen silah sayısı 150-200 bin kadardı; Richards'ın verdiği rakamsa 283-394 binlerdedir. Bkz. Inikori, "The Import of Firearms into West Africa 1750-1807", 348; ve Richards, "The Import of Firearms into West Africa in the Eighteenth Century", 43-44.

Afrika Kumpanyası çalışanlarından William Smith'e göre, "çok aylak ve tembel mizaca sahip Gambiyalılar kölelikten iğrenirler ve hürriyetlerini kazanmak uğruna her yola müracaat eder ama asla çaresiz kalmazlardı." Dr. Thomas Trotter 1780'lerde kendi edindiği gözlemlere dayanarak Altın Sahili'nden gelen Fantelerin ayaklanma dahil "her tehlikeli teşebbüse girmeye" hazır olduklarını söylüyordu. Alexander Falconbridge de onunla aynı fikirdeydi: Altın Sahili insanları "çok cesur ve azimliydi, gemiye bindirildiklerinde sahil şeridinin başka yerlerinden gelmiş Karaderililere kıyasla onların ayaklanma çıkardıkları sık görülürdü." Biafra Bükü'nün "Quawlar" diye de bilinen ama Amerika'da "Moco" adı verilen İbibio kabilesi üyeleri, Kaptan Hugh Crow'un gözünde 18. yüzyıl sonlarında "en çaresiz insan ırkıydı," mutlaka "köleler arasında bir fesat yahut isyan çıkarmak" için ellerinden geleni yaparlardı. Mürettebattan çok kimseyi öldürdükleri ve gemileri havaya uçurdukları bilinirdi. Ayrıca Crow "bu kabilenin kadınları en az erkekleri kadar azılı ve kindardır," diye eklemişti. Gerçekten de İbibiolar kaptanlar tarafından öyle tehlikeli bilinirdi ki, "kargolarında onlardan mümkün olduğunca az sayıda bulundurmaya" özen gösterirlerdi. Onları gemiye aldıklarındaysa, "bu adamlara güverteler arasında daima ayrı bir bölme tahsis etmek zorunda kalırlardı." İbibiolar isyankârlıkları nedeniyle özel bölmelere konmaları mazur görülen tek gruptu, kaptanlar onları tecrit ederek kontrol altında tutmaya bakardı.[59]

Kadınlar, çocuklar ve kültürel gruplar arasında gemiye her gelen belli başlı gruplar kendi içlerinde bölünme potansiyeline sahipti. Ya erkeklerin ya da kadınların diğerlerinden destek görmeden ayağa kalktıkları zamanlar çok olmuştu, kuşkusuz

59 Smith, *A New Voyage to Guinea*, 28. Koromantiler hakkında bkz. Trotter, *Observations on the Scurvy*, 23; Falconbridge, *An Account of the Slave Trade*, 70. Ayrıca bkz. Snelgrave, *A New Account*, 168-169, 177-178. İbibiolar hakkında bkz. *Memoirs of Crow*, 98-99, 200-201. David Richardson Senegambia bölgesinden gelenlerin (Sierra Leone ve Windward Sahili'ndekilerle birlikte) en asi ruhlu köleler olduklarını, Altın Sahili'nden alınan esirlerin onların çok gerisinde kaldığını öne sürmektedir. Bkz. Richardson, "Shipboard Revolts, African Authority, and the Atlantic Slave Trade", *William and Mary Quarterly* 3rd ser. 58 (2001), 76-77.

bu da kalkışmayı bastırmada mürettebatın işini kolaylaştırıyordu. Örneğin, 1785'te kadınlar *Wasp* gemisinin kaptanı Bowen'a saldırdığında erkekler eyleme katılmamış, öte yandan 1786 yılında *Hudibras*'taki erkekler ayaklandığı zaman kadınlar onlarla birlikte ayağa kalkmamışlardı. Oğlan çocuklarının hem köle erkeklere sivri aletler sağladıkları hem de alt güvertelerde dönen dolapları mürettebata ispiyonladıkları bilinirdi. Belli Afrikalı gruplar isyana meyletseler bile gemide bulunan diğerlerinin onların militanca yöntemlerini kabul etmeleri gerekmiyordu. İbibio ve İgbolar "can düşmanı" olarak görülürdü, Chambalar ise Fantelerden hiç hazzetmezdi, 1752 sonlarında bir ayaklanmanın ortasında İgbo ve Koromanti isyancıları birbirleriyle dövüşmeye başlamışlardı. Ne var ki bu bölünmelerin belli bir öncesi olup olmadığı, yetersiz iletişim ve hazırlık nedeniyle mi, yoksa hedef olarak yalnızca ayaklanmanın çekiciliğine mi kapıldıkları her zaman açık değildir.[60]

Kalkışmalar geminin sağına soluna aşina olmayı gerektiriyordu; bundan dolayı insanların birbirlerine fısıltıyla aktardığı şeylerden biri de ambar, dip güverte, ana güverte, kaptanın kamarası, top odası hakkında bildikleri ve bu bilgiye dayanarak nasıl harekete geçecekleriydi. Avrupalılar ve onların kullandığı teknolojiler hakkında üç tür bilgiye ihtiyaç duyduklarını, bunların da ayaklanmanın üç ayrı evresiyle ilişkili olduğunu öğrenmişlerdi: zincirlerden nasıl kurtulacakları, mürettebata karşı silahları nereden bulacakları ve nasıl kullanacakları, başarılı olurlarsa gemiyi nasıl yüzdürecekleri. Eğer süreç içerisinde bunlardan birinde çuvallayacak olurlarsa ayaklanma bozguna uğrardı.

Kelepçeler, prangalar ve zincirler gibi demir araç gereçler amaçlandıkları gibi çok etkili oluyorlardı; bu yüzyıllar boyunca hem köleler hem de esir alınan diğer insanlar üzerinde kullanılmaya devam edilmelerinden belliydi. Fakat aynı zamanda alt güvertedeki erkek tutsakların düzenli olarak bu engellerden kurtulma yollarını buldukları da anlaşılmaktadır. Bazen demirler gevşek gelirdi, o zaman köleler yağ ve kendi çabaları

60 *Felix Farley's Bristol Journal*, 24 Mart 1753.

yardımıyla içlerinden kolaylıkla sıyrılırlardı. Bazen de kilitleri açmak için çivi, kazma, tahta kıymığı gibi objeler kullanır veya sert kenarlı (testere, keser, bıçak, çekiç, keski, nacak ya da balta gibi muhtemelen kadınlardan veya çocuklardan birinin el altından getirdiği) aletler yardımıyla demiri kırarlardı. Karşılaştıkları zorluklardan biri de özgür kalma sürecinde dikkat çekmemek için aletleri gürültü çıkarmadan kullanmaktı. Zincirler söküldükten sonra isyancıların bu kez, geceleri mutlaka kilitli tutulan sağlam kafeslerin arasından çıkmaları gerekiyordu. Eğer içlerinden biri tayfalardan birini kilidi gece açmaya kandıramazsa, baskın için en iyi fırsat sabah kilitlerin açıldığı saatlerdi.[61]

Sonraki adım aşağı güverteleri dolduran patlayıcı enerjiyi salmaktı, o zaman çıkan gürültü dehşete düşen mürettebata "duyulmadık bir gürleme" ve belki de "öldürülen bir denizcinin korkunç çığlıkları" olarak gelirdi. Afrikalıların naraları sabah sessizliğini delip geçerdi. Süratli, şaşırtıcı, güçlü ve hiddet dolu baskın yapmak önemliydi, böylece mürettebat ayaklanmadan kaçma çabasıyla filikaya koşamayacak kadar şaşkın olurdu. Bu arada geminin baş kısmında göğüs göğüse çarpışmalar yaşanırken, eğer kölelerin büyük bölümü demirlerinden kurtulmayı başarmışsa, kendilerine bekçilik etmekle görevlendirilmiş denizcilere karşı sayıca üstünlüğü ele geçirmiş olurlardı. Öte yandan denizcilerin kamaları vardı, oysa isyancıların güvertede bulup bulabilecekleri armador çelikleri, çıtalar, belki bir iki kürekten başka silahları yoktu. Eğer kadınlar da erkeklerle eşzamanlı olarak ayaklanmışsa, çarpışmalar balık zıpkınlarıyla aşçı nacakları gibi daha çok işlerine yarayacak aletlere ulaşabildikleri barikatın gerisinde kalan kıç tarafa sıçrayabilirdi. İsyancıların çoğu ansızın kendilerini ay ışığıyla aydınlanan güverteye akın eden bir grubun içinde bulurdu: "Ne ateşli silahları vardı, ne başka malzemeleri, bir tek güvertede ellerine geçirebildikleri aletlerle kuşanmışlardı."[62]

Bütün tayfalar tabancalarıyla tüfeklerini kaptıkları gibi isyanı bastırmak için güverteye koşar, barikatta mevzilenerek

61 Smallwood, *Saltwater Slavery*, 123.

62 *Newburyport Herald*, 4 Aralık 1801.

gözetleme deliklerinden adamlara ateş ederlerdi. Aynı zamanda içlerinden biri barikatın tepesindeki döner silahların başına geçerek güverteyi top atışına tutardı. Bu dönüm noktasıydı. Eğer kölelerin hâlâ en ufak bir zafer umudu varsa, barikatı yarmaları, hiç olmazsa geminin sancak tarafında, kaptanın kamarasının yanında bulunan, etrafında tayfaların nöbet beklediği erkekler bölümünden olabildiğince uzağa yerleştirilmiş top odasına girmeleri gerekiyordu. Dolayısıyla isyancılardan pek çoğu barikatın küçük kapısını kırmayı veya üstüne çiviler saplı yüksekliği 20-30 cm arası değişen duvarına tırmanmayı denerdi. Barikatı delmeyi ya da aşmayı başarır, karşılarına çıkanı etkisiz hale getirip top odasına girebilirlerse, hele bir de Avrupalıların ateşli silahlarını nasıl kullanacaklarını biliyorlarsa (ki askeri tecrübeye sahip Afrikalı erkekler bilirdi), 1750 yılında *Ann* gemisindeki kölelerin ulaştıkları başarıyı yakalayabilirlerdi. "Karadeililer barut ve silahlara ulaşmışlardı, sabaha karşı üç sularında Beyazlara karşı ayağa kalktılar; saklanan ikisi hariç hepsini yaraladıktan sonra tekneyi Cape Lopez'in biraz güneyinde kıyıya çektiler ve kaçmaya muvaffak oldular."[63]

Kavga kızışınca isyancılar daha önce yaptıkları plana göre hareket ederlerdi. Mürettebata ne olacaktı? Çoğunlukla bu sorunun cevabı açıktı: Öleceklerdi. Bristol'den yola çıkan adı bilinmeyen gemide kölelerin tercihi belli ki bu yöndeydi. 1732 yılında "ayağa kalkıp kaptanın kafasını, bacaklarını ve kollarını keserek bütün mürettebatı yok etmişlerdi." Ne var ki başka bir olayda mesele karışıktı, o da Afrikalılar arasında gemiyi yüzdürmeyi bilen biri olup olmadığı konusuydu. Böyle bir bilgiden yoksun olunması, gemi denize açıldığı andan itibaren Avrupalıların gözünde ayaklanmaya karşı en büyük kozdu; John Atkins'in 1735 yılında belirttiği gibi, "Zencilerin seyrüseferden bihaber olmalarının onlara karşı teminat olduğu kanaati yaygındı." Bu nedenle bazı isyancılar seyrüsefere ve geminin Afrika'ya geri götürülmesine yardım etmeleri için mürettebattan birkaçını sağ bırakmaya önem verirlerdi.[64]

---

63 *Boston Post Boy*, 13 Ağustos 1750.

64 *Pennsylvania Gazette*, 9 Kasım 1732; Atkins, *A Voyage to Guinea*, 175-176. Ayrıca bkz. *Three Years Adventures*, 103.

Köle gemilerindeki ayaklanmalar genellikle şu üç sondan biriyle biterdi. Bunlardan ilki 1729'da *Clare* kadırgasında yaşanmıştı. Altın Sahili'nin 30 deniz mili açığında köleler "ayağa kalkmış ve barutla ateşli silahları ele geçirmek suretiyle" onların gazabından kaçmak için kaptanla mürettebatı filikaya bindirerek geminin kontrolünü ellerine almışlardı. Başarılı isyancılar gemiyi yüzdürmeyi de başardılar mı, yoksa kendi haline bırakıp kıyıya vurmasını mı beklediler, belli değil; bununla birlikte karaya ulaştıkları ancak özgürlük yolunun Cape Coast Kalesi'nde sona erdiği bilinmektedir. 1749'da Windward Sahili'nde daha dramatik bir kalkışma yaşanmıştı. Köleler prangalarının kilitlerini açmış, güverteden koca koca kalasları sökerek mürettebatla çarpışmaya başlamış ve 2 saat içinde onlara karşı üstünlüğü ele geçirerek hepsini zorla kaptanın kamarasına sokup kendilerini içeriden kilitlemeye mecbur bırakmışlardı. Ertesi gün esirler kıç güverteyi parçalayınca tayfalardan 5'i kaçma çabasıyla denize atladılar, fakat Afrikalılardan bazılarının ateş etmeyi bildiklerini zor yoldan öğrendiler; hepsi vurulup suda ölmüştü. Başarıya ulaşan isyancılar mürettebatın geri kalanına teslim olmalarını emretti, eğer kabul etmezlerse, baruthaneyi havaya uçuracakları tehdidini savurdular. Çok geçmeden karaya oturan gemiyi terk etmeden önce isyancılar her şeyi talan ettiler. Kimi kıyıya çıktı, gemide mecbur tutuldukları gibi çıplak değillerdi, üzerlerinde tayfaların giysileri vardı.[65]

Bazen ayaklanmalar tarafların birbirlerini yok etmesiyle sonuçlanırdı. 1785'te Atlantik'te başka bir gemi tarafından başıboş sürüklenir halde bulunan "hayalet gemi"de yaşanan muhtemelen buydu. Adı bilinmeyen köle uskunası yaklaşık bir sene önce Rhode Island'ın Newport limanından mürettebatıyla birlikte Afrika sahillerine doğru yelken açmıştı. Şimdi ortada ne yelken vardı ne de mürettebat, yalnızca 15 Afrikalı görünüyordu, onlar da "bir deri bir kemik kalmış, perişan haldeydi." Onları bulanlar "uzun zamandır denizde" olduklarını tahmin ediyorlardı. Ayrıca tahminlere göre köleler gemide

65 *Boston News-Letter*, 18 Eylül 1729; *TSTD*, #77058; *Bath Journal*, 18 Aralık 1749; *TSTD*, #90233.

ayaklanmış, "ayağa kalkıp kaptanla mürettebatı katletmiş" ve ya o sırada ya da daha sonra "Siyahların çoğu da can vermişti." Olasılıkla hiçbiri yelkenli kullanmayı bilmiyordu, yavaş yavaş açlıktan ölmüşlerdi.[66]

Gemideki isyanların en yaygın sonucu açık arayla hezimet olurdu, bunun ardından işkence, eziyet ve dehşet gelirdi. Ayaklanmaya önayak olanlar diğerlerine ibret olsun diye cezalandırılırdı. Hiddetten gözü dönen köle gemisi kaptanının hayal gücüne göre kimi kırbaçlanır, kimi delik deşik edilir, kesilir, usturayla doğranır, mengenede gerdirilir, kemikleri kırılır, uzuvları koparılır, kellesi uçurulurdu. Kamçıyı yiyen köleler çığlık atmayı reddettikçe ya da sessizce ölümü kabul ettikçe bu savaş böyle vahşi cezalarla devam ederdi; örneğin Koromantiler bu tavırlarıyla ünlüydü, "cezaya, hatta ölümün kendisine" meydan okurlardı. Yenik düşenlerin vücutlarına ait parçalar ayaklanmaya cüret edenlerin başına gelenlerin hatırası olarak bazen gemideki sağ kalan esirlere dağıtılırdı. Köle gemisinin insanları kontrol eden tam teşekküllü bir kale olduğu gerçeği tekrar tekrar gözler önüne serilirdi. İçine konan mahkûmların onu ele geçirip özgürlüğe yelken açmalarını zorlaştırmak üzere bilhassa tasarlanmıştı.[67]

Kölelerin başkaldırmasının en büyük sebebi kölelikti. Öyle ki, bizzat Afrikalılar bu mütalaanın doğruluğunu kanıtlayıcı nitelikte açıklamalar yapmışlardı. Windward Sahili'nde kullanılan başlıca ticaret dilini "neredeyse İngilizce kadar mükemmel" konuşan denizci James Towne kölelerle sohbet edip dertlerini dinlerdi. Bir Parlamento üyesi 1791'de kendisine köle gemisinde herhangi bir ayaklanmaya kalkıştıklarını gördün mü diye sorduğunda, gördüm demişti. Bunun üzerine "Böyle ayaklanmaların sebeplerini merak ettin mi?" diye soruldu. "Ettim," dedi, "köleler de bana 'Ne hakla bizleri köleleştirip memleketlerimizden uzaklara götürüyorsunuz? Karılarımız ve çocuklarımız var, onların yanında olmak istiyoruz,' diye cevap verdi." Kimilerine göre bir gemide başkaldırı olasılığını artı-

66 *American Mercury*, 31 Ocak 1785.

67 Ellison'ın ifadesi, *HCSP*, 73:375; Snelgrave, *A New Account*, 167, 173; "Anecdote I" (yazarı bilinmiyor), *Substance*, 311; Arnold'ın ifadesi, *HCSP*, 69:134.

ran diğer nedenler kıyıya yakın olmak (gemi denize açıldıktan sonra yolculuk korkusu) ve mürettebatın sağlığının bozulması ya da nöbetteki dikkatsizliğiydi. Köle avlama operasyonlarının yayılması sırasında esirlerin Afrika'da daha önceden edindikleri savaşma deneyimi ayaklanma şansını artırırdı.[68]

Tarihçi David Richardson, köle gemilerindeki ayaklanmaların ticaretin işleyişini maddi açıdan etkilediğini göstermektedir. Ayaklanmalar zarara yol açar, sevkiyatın maliyetini yükseltir ve yatırımcıların şevkini kırardı. 1731 yılında *Boston News-Letter* gazetesi yazarı sıfatıyla kaleme aldığı yazı bunu teslim ediyordu: "Son zamanlarda oraya [Altın Sahili] yapılan seyahatler esnasında Karaderililerin ayağa kalması ve sair meseleler tüccarımızın kârının fena halde ziyan olmasına sebebiyet vermiştir." 10 gemiden 1'inde ayaklanma yaşandığını ve ayaklanma başına ölü sayısının ortalama 25 olduğunu tahmin eden Richardson, toplam 100 bin değerli kaptanın öldüğü sonucuna varmıştır. Ayaklanmalar başka ekonomik etkilere de (maliyetlerin yükselmesi, talebin azalması gibi) yol açacak, Amerika'ya "yapılan köle sevkiyatı önemli ölçüde düşecekti"; 1698 ile 1807 yılları arasında 600 bin, bütün köle ticareti tarihi boyunca ise 1 milyon köle böyle kaybedildi.[69]

Ayaklanmalar okuyan kesimi de etkilerdi, çünkü Atlantik'in her iki yakasında çıkarılan gazeteler durmaksızın kölelerin kanlı kalkışmalarını haber yaparlardı. Böyle yayınların yanı sıra, bazen de içerisinde köle ticareti karşıtları da alt güvertelerde mücadele edenlerin hislerine tercüman olma imkânı bulur, kölelerin "çaresizce metanet ve şaşırtıcı kahramanlık" gösterdiklerini belirtirlerdi. Sık sık mahkûmların doğal hakları olan "kaybettikleri hürriyeti" yeniden elde etmeye çalıştıklarını vurgulamaktan geri kalmazlardı. Dahası, 1787 sonrasında Britanya ve Birleşik Devletler'de kamuoyunca köle ticaretine yönelik tartışmalar kızıştığında kölelik karşıtları, köle ticaretinden çıkar sağlayanlarca ileri sürülen, gemidekilerin uygun koşullarda yaşadığı ve iyi muamele gördüğü iddialarını çürütmek için kölelerin direnişini dillerine dolamışlardı. Madem

68 Towne'un ifadesi, 1791, *HCSP*, 82:21; Richardson, "Shipboard Revolts", 82-90.
69 *Boston News-Letter*, 9 Eylül 1731; Richardson, "Shipboard Revolts", 74-75.

köle gemileri tacirlerle kaptanların anlattığı gibi bir yerdi, öyleyse insanlar neden kendilerini açlığa mahkûm etsin, tekneden aşağı atsın ya da ölümü göze alarak hezimetle sonuçlanması muhtemel ayaklanmalara kalkışsın, diye soruyorlardı.[70]

Thomas Clarkson "köle gemilerinin ambarlarında yahut güvertelerinde defalarca gösterilen kahramanlık manzaralarını" kaleme almıştı. Bunlar öyle büyük ve soylu eylemlerdi ki, "müsebbiplerinin sahneye koyduğu hareketlerin ihtişamı meşhur Yunan ve Roma karakterlerinin gölgesinde kalmıştı." Şöyle devam ediyordu:

> Lakin birinin kaderinin diğerinden farklı olması mümkün mü? Evvelkilerin icraatları ekseriyetle adilik emaresi diye addedilip işkence yahut idamla cezalandırılırken, sonrakilere alenen mükâfat veriliyor. Keza evvelkilerin icraatları mümkünse hiçbir delil kalmamak üzere unutturulmaya gayret edilirken, diğerlerinin gelecek zamanların numunesi olarak kayda geçirilmesine çalışılıyor.[71]

Clarkson kahramanlık, işkence, ölüm ve Yunan ile Roma tarihinin durmadan yüceltilmesiyle ilgili sözlerinde haklıydı, ancak isyancıların mirası konusunda yanılmıştı. Her ne kadar kumpasa katılımları değişik ölçülerde olsa da, ayaklanma olasılıkla en çok gemideki köleler üstünde etki bırakırdı. Köleliği kabul etmeye yanaşmayanlar yüzlerce yıl sürecek bir mücadele başlatmışlardı. Çünkü verdikleri şehitler halk edebiyatında, güvertedekilerin, kıyılarda ve köle plantasyonlarında yaşayanların belleğinde yer ediyordu. İsyancılar hafızalardan çıkmayacak ve mücadele devam edecekti.[72]

---

70 Thomas Clarkson, *An Essay on the Slavery and Commerce of the Human Species, particularly The African, translated from a Latin Dissertation, which was honoured with the First Prize in the University of Cambridge for the Year 1785, with Additions* (Londra, 1786; yeni basım Miami, Fla.: Mnemosyne Publishing Co., 1969), 88-89.

71 *Newburyport Herald*, 4 Aralık 1801; Clarkson'dan Mirabeau'ya, 9 Aralık 1789, dosya 1-2, Papers of Clarkson, Huntington Library.

72 Piersen, "White Cannibals, Black Martyrs", 147-159.

Gine'ye Yurda Dönüş

Ölüm deneyimini ve her türlü direniş biçimini yaşamak Batı Afrikalıların dini inançlarıyla yakından ilişkiliydi. 18. yüzyılın başından köleliğin kaldırıldığı güne kadar, esir alınanların çoğunun ölünce doğdukları topraklara geri döneceklerine inandıkları anlaşılıyor. Bu da onlara "kaderlerini kendilerine göre metanet ve kayıtsızlık içinde karşılamalarına" olanak tanıyordu. Bu inanış özellikle Biafra Bükü'nden gelen insanlar arasında yaygındı, ama aynı zamanda Senegambia, Windward Sahili ile Altın Sahili insanlarında da görülüyordu. Ara Geçiş'i aştıktan sonra daha uzun süre kararlılıkla devam ettirirlerdi. Kuzey Amerika ve Batı Hint Adaları'ndaki Afrika kökenliler arasında cenazeler çoğu zaman neşeyle, hatta sevinç içinde geçerdi, ne de olsa ölen kişi "Gine'ye yurda dönüyor" olurdu.[73]

18. yüzyılın başlarında adı bilinmeyen bir gözlemci kendi gemisindeki ölümler hakkında şöyle diyordu: "Öldükleri zaman kendi memleketlerine gidecekleri kanaatindeler, bu da bazılarının kumanyalarını yemeyi reddetmelerine sebep oluyor. Yurda dönüşün en süratli yolu olduğundan eriyip ölmek için kendilerini açlığa teslim ediyorlar." 1760'larda bindirildiği köle gemisinde kendini açlığa mahkûm eden Eski Calabar'dan bir kadın, ölmeden önceki gece diğer kadın esirlere "dostlarının yanına gittiğini" söylemişti. Aynı yüzyılın sonlarında Joseph Hawkins, İbaular öldükten sonra "muhtemelen kendi memleketlerine dönecek ve elden ayaktan düşmeden yahut acı çekmeden ilelebet orada kalacaklar," diye yazıyordu. Kölelik karşıtları ruhların göç ettiği inanışından haberdardılar. Thomas Clarkson, bunun "Afrikalıların genel olarak benimsedikleri kanaat, ölüm anında zalimlerin elinden kurtulacak, tekrar varolsunlar, sevgili hemşerilerini görmekten memnun olsunlar

73 "Anonymous Account", Add. Ms. 59777B, dosya 40-41v; John Douglas'ın ifadesi, 1791, *HCSP*, 82:125; Michael Mullin, *Africa in America: Slave Acculturation and Resistance in the American South and British Caribbean, 1736-1831* (Urbana and Chicago: University of Illinois Press, 1992), 66-69; Smallwood, *Saltwater Slavery*, 147. Elisabeth Isichei'nin ilginç gözlemleri için bkz. "Transformations: Enslavement and the Middle Passage in African American Memory", *Voices of the Poor in Africa* (Rochester, N.Y.: University of Rochester Press, 2002), 77-85.

ve yeni mevcudiyetlerinin keyfini huzur ve zevk manzaraları içinde çıkarsınlar diye rüzgâr onları derhal doğdukları ovalara götüreceğidir. Buna öyle şiddetle inanırlar ki hayatlarına son vermek için sık sık korkunç şeyler yapmaya kalkarlar." Birisi öldüğü zaman diğer Afrikalılar "*mesut memleketine avdet etti*" derlerdi.[74]

Gemisinde bulunan çeşitli kökenlerden gelmiş tutsaklarla konuşan Avrupalı bir gözlemci, çoğunluk arasında bu inanış "öyle kuvvetliydi ki aynı vücutlarla aynı memleketi yaşarlardı." Kimileri eski hayatlarına geri döneceklerine, hatta "eski meskenlerinde" oturacaklarına inanırdı. "Daha akıllı" olarak nitelenen kimi Afrikalılar da "hayattayken asla bilemedikleri bu koca kıtanın bir kesimine" döneceklerini düşünürlerdi. "Afrika cennetinde" korkulardan uzak hayatın zevkleriyle lükslerinin tadını çıkaracaklardı. Gemideki Müslüman köleler "bütün hakiki Müslimlerin mirası olacak... kanundan" söz ederlerdi. Ancak öbür dünyaya giderken kendilerine neyin eşlik edeceği, yanlarına "eski karılarını mı" yoksa "mai gözlü hurileri" mi alacakları konusunda farklı fikirlere sahip oldukları anlaşılıyordu. Bilgileri toplayan adama bakılırsa, antropolojik geziler hiçbir yere varmıyordu: "Ancak kabul etmeliyiz ki bu konudaki kanaatleri çok da üzerinde durmamıza değmeyecek kadar izandan yoksun ve muğlaktır."[75]

Köle tacirleriyle gemi kaptanları aynı kanıda değillerdi. Bu inanışa hem düşüncede hem de eylemde büyük önem verirlerdi. İntiharları önlemek için ağlar gerip zorla yemek yedirecek araç gereçleri hazır etmekle kalmaz, aynı zamanda kasten dehşet saçarlardı. Afrikalıların çoğu doğdukları topraklara kendi bedenlerinde döneceklerine inandıklarından kaptanlar ölü bedenlere zarar verir ve bunu "engellemek" adına yaparlardı. Bir kaptan bütün köleleri ana güverteye toplayarak hepsine marangozun ölen ilk kölenin kafasını nasıl kestiğini seyrettirmiş,

74 "Voyage to Guinea", Add. Ms. 39946, dosya 9-10; Millar'ın ifadesi, *HCSP*, 73:394; Hawkins, *A History of a Voyage to the Coast of Africa*, 108; Clarkson, *An Essay on the Slavery and Commerce of the Human Species*, 143-144. İnanca yönelik başka göndermeler için bkz. *The Times*, 2 Şubat 1790; Atkins, *A Voyage to Guinea*, 175-176.

75 "Anonymous Account", Add. Ms. 59777B, dosya 40-41v.

sonra gövdesini denize atmış, böylece onlara "memleketlerine dönmeye bu kadar kararlılarsa, o zaman başsız dönmek zorunda olduklarını ima etmişti." Ondan sonra bütün ölenler için aynı tüyler ürpertici töreni yeniden sahneye koyacaktı. Kaptan William Snelgrave de aynı fikirdeydi. Ayaklanmada başı çeken bir adamın kellesini vurdurduktan sonra şöyle açıklıyordu: "Bu son fasıl buradaki Zencilere bize karşı gelen herkese aynı şekilde muamele edeceğimizi göstermek maksadıyla yapıldı, zira Karaderililer ekseriya, şayet öldürülür ve uzuvları kesilmezse, denize atıldıktan sonra tekrar kendi memleketlerine dönecekleri itikadındalar." Hugh Crow bu inanışın çoğu zaman "mücrimin tam mahvına" yol açtığını biliyordu. Atlantik üzerinde serpilen kapitalist ekonomide köle gemisi kaptanının oynadığı rollere bir tane daha eklemek gerek: Terörist rolü.[76]

"Gine'ye yurda dönme" kararlılığı ayrıca ayaklanmanın amacının ille de gemiyi ele geçirmek olmadığını akla getirir. Pek çok örnekte görülen hedef toplu intihardı; Thomas Clarkson esirlerin çoğu zaman "arzu ettikleri ölüme kavuşmanın yolunu bulma ümidiyle mürettebata karşı ayağa kalktıklarını, o esnada zalimlerden birkaçının canını alma imkânı bulmayı umduklarını" söylemişti. Bu hedef göz önüne alındığında, ayaklanmaların büyük bölümünü kalkışanlar açısından başarıya ulaşmış olarak görmek gerekir. Başkaldıranlar gasp, köle ve sürgün edilme süreçlerini ölüm ve ruhun dönüşüyle tersine çevirmiş olurlardı.[77]

Bağlanma

Gasp edilip köleleştirilirken yaşanan şiddet, köle gemisine zorla bindirilmiş hemen herkesin hayatlarını düzenleyen hısımlık yapısını da paramparça ederdi. Bu her ne kadar derin, yıkıcı ve yoldan çıkarıcı bir deneyim olsa da köleler bu acıyı sessiz

76 Claxton'ın ifadesi, 1791, *HCSP*, 82:35; Snelgrave, *A New Account* 183-184; *Memoirs of Crow*, 26. Snelgrave ne idam edilen bu adamın ne de (Altın Sahili'nden) başka bir Koromanti'nin ölümden sonra hayata inandığını, ancak "gemide sair memleketlerden bu kanaate sahip olanlar" bulunduğunu eklemişti.

77 Clarkson'dan Mirabeau'ya, 9 Aralık 1789, dosya 1, Papers of Clarkson, Huntington Library.

sedasız çekmezlerdi. Bu hısım ilişkilerinden geriye ne kaldıysa onu korumak için ellerinden geleni yaparlardı, yenilerini kurmak da bir o kadar önemliydi; daha önce kafile yürüyüşü sırasında, "köle ambarı" fabrikalarda ve kalelerde olmadıysa bile gemide mutlaka yeni hısımlar edinmeye çalışırlardı. Olaudah Equiano sadece İgbo kabilesinden gelenleri değil, kendini aynı gemiyi paylaşırken bulduğu bütün Afrikalıları "hemşerisi" olarak görüp onlarla yeni ilişkiler kurmuştu. Antropologların "kurgusal akrabalık" dediği ilişki, aslında köle gemilerinin alt güvertelerinde meydana getirilmiş yardımlaşma cemiyetlerinin minyatürleriydi. Böyle hısımlar birbirlerine "gemi ahbapları" diyorlardı.

Hısımlıkla ilgili ilk vurgulanması gereken nokta köle gemilerinde bunun gerçek ve yaygın olmasıydı. Birkaç gözlemcinin birbiri ardına işaret ettiği üzere karı kocalar, ebeveynlerle çocuklar, kardeşler, ister kalabalık olsun ister çekirdek, aile üyeleri kendilerini aynı gemilerde bulurdu. Afrika'da köleleştirmenin başlıca araçlarından biri nedeniyle bu yüksek bir olasılıktı. Bütün köylerin maruz kaldığı "büyük talan" ve evlerin gece yarısı ateşe verilmesi ailelerin, daha doğrusu kabilelerin ve bazen de bütün köy halkının akın eden düşman güçler tarafından silinip süpürülmesi, kıyıya götürülerek genellikle "savaş tutsakları" olarak hep birlikte satılmaları demekti. John Thornton'ın yazdığı üzere, "geminin tamamının sadece aynı kültürden gelen insanlarla değil birlikte büyümüş kimselerle doldurulduğu olurdu."[78]

Akrabaların Gine gemilerinde buluşmasına sık rastlanırdı. Equiano'nun babası gibi *embrenché* yani "yüksek sınıf bir dövme" taşıyan bir İgbo erkeği, bindiği geminin ana güvertesinde benzer "çehre ve renkte" bir kadınla karşılaşmıştı, bu kız kardeşiydi. İkisi "sessiz ve şaşkın", şefkat dolu bakışlarla karşılıklı bakakalmış, derken "birbirlerinin kollarına atılmışlardı." Başka bir köle gemisine getirilen 15 yaşında "müthiş zeki ve akıllı" bir kız 3 ay sonra "benzer yüz hatlarına sahip" 8 yaşındaki kız kardeşiyle buluşmak zorunda bırakıldığını göre-

78 Thornton, *Africa and Africans*, 195.

cekti. "Çok geçmeden sarıldılar ve alt güverteye indiler." Köle gemilerine kız ve erkek kardeşler, karı kocalar gibi "ayrı ayrı zamanlarda akrabaların getirilmesi" sık rastlanan bir durumdu. Biraderler birlikte yemek yerlerdi, hemşireler de öyle. Fakat erkekler ve kadınlar ayrı bölmelerde kaldıklarından akraba olan herkesin görüşmesi kolay değildi. Örneğin karı kocalar arasında haberleşme "güverteler arasında getir götür işlerini yapan çocuklar sayesinde olurdu."[79]

Bugüne kalan belgeler, hısımlık deyişinin yakın aile üyelerinden dağınık akrabalara, iş arkadaşlarına, dostlara, hemşerilere ve oradan da aşağı güvertenin tamamına giderek nasıl yayıldığını ayrıntılarıyla görmemize olanak tanımaz. Bu sürecin odak noktası, Batı Afrika kültüründen gelen insanların eklemeci doğasıydı. John Matthews'un açıkladığı üzere Sierra Leone halkının "yeni münasebetler kurma konusundaki istidadı" olağanüstüydü. Kaptan James Bowen köleler arasındaki bağlanma sürecini tarif etmişti. Onun gemisindeki Afrikalılar arasında "pek çok münasebet" vardı. Ancak bunların geleneksel akrabalık ilişkileri olmayıp daha yeni kurulmuş bağlar olduğunu özellikle belirtmişti. Bu kimseler "birbirleriyle böyle bir alakaları olduğunu keşfetmişlerdi, seyahat esnasında ayrılmazlar, aynı kaptan yemek yer, aynı kalasın üstünde uyurlardı." Kısaca şiddeti, dehşeti ve zor koşulları, aynı zamanda köle gemisinin alt güvertesindeki direnişi, sürü duygusunu ve ölüm kalım mücadelesini paylaşırlardı. "Yeni münasebetler" kurmuşlardı: Artık onlar gemi ahbaplarıydı.[80]

Dr. Thomas Winterbottom terimin önemini açıklıyordu. 1790'ların başında Sierra Leone kolonilerinden birinde pratisyen doktor olarak çalışmış ve Afrika'da, köle gemisinde ve

79 *Three Years Adventures*, 80-82; William James'in ifadesi, *HCSP*, 69:49; Wilson'ın ifadesi, *HCSP*, 72:281-282; Arnold'ın ifadesi, *HCSP*, 69, 50, 137-138; Trotter'ın ifadesi, *HCSP*, 73:97, 99-100. Bir köle gemisinden indikten sonra iki yıl önce ayrı düştüğü kocasını bulan bir kadın hakkında bkz. *The Sun*, 18 Kasım 1805.

80 Matthews, *A Voyage to the River Sierra Leone*, 153; Bowen'ın verdiği bilgiler, *Substance*, 230. Batı Afrikalıların "ecnebiler" ile işbirliği yapmakta sahip olduğu yaygın kültürel becerilere ilişkin John Thornton'ın yorumları için bkz. *Africa and Africans*, 218.

Yenidünya'daki hısımlıklar arasındaki bağlantıyı gözleme fırsatı bulmuştu. Belli bir yaşta "hürmet işareti olarak erkeklerin adını başına ata yahut baba" ve "kadınların ismine de ana veya anne unvanının getirildiğini" fark etmişti. Bunun "Batı Hint Adaları'ndan gelen köleler arasında da tatbik edildiğini" söylüyordu. Daha sonra geminin nasıl bir bağ kurmaya yaradığını gözler önüne sermişti: "Aynı tekneyle Batı Hint Adaları'na gitmiş o talihsiz insanlar sonradan da birbirlerine güçlü ve büyük bir şefkat gösteriyorlardı: Onlar için *gemi ahbaplığı* kardeş olmaya denkti, zira aralarında izdivaç yapanlar nadirdi." Bu olgu Atlantik kolonileri boyunca yaygındı. Felemenk kolonilerinde aynı gemiden gelenler birbirlerini *sibbi* veya *sippi* diye çağırırlardı. Portekiz Brezilyası'nda deniz akrabalığına *malungo* denirdi. Fransız Karayipleri'nde konuşulan Creole dilindeki karşılığı *bâtiment* sözcüğüydü. Virginia'dan Barbados'a, Jamaika'ya ve ötesine kadar "gemi ahbabı" denirdi. Bir gemide birlikte yolculuk edenler ileride çocuklarına o gemi ahbaplarına "amca" ya da "teyze" demelerini söylediğinde bu hısımlık ilişkisi yayılacaktı. Ara Geçiş sırasında kendi gemisindeki sosyal ilişkilerin değiştiğinden söz eden denizci William Butterworth, "birkaç hafta yol aldıktan sonra böyle ilişkilerin nasıl şekil değiştirdiğini" belirtmişti.[81]

Böylesi bağlar kurulduğunu gösteren kanıtlar, yolculuğun sonunda gemi ahbapları satılıp birbirlerinden ayrıldığı zaman aşırı kaygı ve acılar yaşanmasıyla ortaya çıkardı. Bu galeyanın bir nedeni, plantasyonda kendilerini bekleyen bilinmeyenlere karşı duydukları korkuydu elbet, ama diğeri de gemide inşa ettikleri sancılı, boş umutları kaybetmeleriydi. 1788 ile 1792

81 Winterbottom, *An Account of the Native Africans*, 1:212; *Three Years Adventures*, 126. Winterbottom bir arkadaşının Jamaika'da başından geçen bir olayı aktarır: Arkadaşı akşam geç vakit evine giden Afrikalı bir adamla karşılaşır, adam "kafasında bir kutu taşıyordu." Kutuda "*gemi ahbabının* kalbi" vardı, ölünün arkasından gözyaşı dökebilsinler diye merhumun birkaç dostunun yaşadığı birkaç kilometre ötedeki bir araziye götürüyordu.Dostunu toprağa vermeden önce sabaha kadar cesedin başında gözyaşı döktüğünü anlatmıştı, şimdi de aynı ayini uzakta yaşayan arkadaşlarıyla beraber yapacaklardı." (1:212-213). Ayrıca bkz. Uya, "The Middle Passage and Personality Change", 93. Bu konuya ilişkin değerli fikirleri için meslektaşlarım Jerome Branche ile Shelome Gooden'a teşekkür ederim.

yılları arasında köle ticaretine ilişkin Avam Kamarası'nda yapılan oturumlarda, doktor Alexander Falconbridge ile denizci Henry Ellison'a Parlamento üyelerinden biri şu soruyu yöneltmişti: "Sizin geminizdeki kölelerin Batı Hint Adaları'nda satılırken kahrolduklarına şahit oldunuz mu?" İkisi de evet, diye yanıtlamıştı. "Birbirlerinden ayrıldıkları için üzgün görünüyorlardı." Falconbridge b§öyle 4 satışa tanık olmuştu, daha deneyimli Ellison ise 10. İkisi toplamda 4 binden fazla Afrikalının satışında bulunmuştu. Her halü kârda, kan bağıyla akraba olan küçük bir azınlıktan söz etmiyorlardı sadece, bunu genel olarak her gemide "birbirlerinden koparıldıkları için üzülen" tüm köleler adına söylüyorlardı.[82]

Onların gözlemlerine başka ayrıntılar katanlar da olmuştu. Dr. Thomas Trotter kendi gemisindeki insanların "vedalaşırken bildikleri bütün lisanlarda dertlenerek dostları için gözyaşı döktüklerini" görmüştü. "Bir keresinde ayrılan karı kocalar da vardı," diye ekledikten sonra, "ama farklı derecelerde daha başka yakın münasebetler" kurmuş olanların, diğer bir deyişle, yakın aile üyelerinden geniş akrabalara, köydeşlerden hemşerilere ve yeni gemi ahbaplarına kadar her türlü hısımlık ilişkisinin de bulunduğundan söz etmişti. Kaptan Bowen toplu (köle kapmaca şeklinde yapılan) satış sırasında "kan akrabalığı yahut kan bağı olan" kimseleri bir arada tutmaya çalışmış, ancak bunu başaramamıştı. Birbirlerine bağlanmış insanlar, kaptanın düşündüğü gibi bir daha hiç görüşmemek üzere, "feryat figan ve telaş" içinde ayrılıyorlardı, hatta bayılanlar oluyordu. 1804 yılında bindikleri gemi South Carolina'nın Charleston limanına demir attığında yapılacak son satış ve vedalaşma "aynı memleketten" üç genç kızı ilgilendiriyordu. "Diğer iki arkadaşından ayrılacağı için korku ve telaşa düşen" kızlardan biri "perişan haldeydi." İkisi "efkârlı gözlerle ona, kız da onlara bakıyordu. Nihayet birbirlerinin kollarına atıldılar ve yürekleri dağlayan bir sesle haykırmaya başladılar. Sımsıkı sarılmış hıçkırıyor, feryat ediyor, birbirlerinin gözyaşlarına boğuluyorlardı." Sonunda zorla koparılmışlardı, kızlardan biri "ucunda

82 Falconbridge'in ifadesi, *HCSP*, 72:308; Ellison'ın ifadesi, *HCSP*, 73:381.

bir muska asılı boncukları boynundan çıkarıp öptü ve arkadaşının boynuna geçirdi."[83]

Gemideki cemaat duygusunun nasıl geliştiğine bir başka örnek de 1766 ile 1780 yılları arasında dokuz Gine seyahatine gidip gelmiş Kaptan Thomas King'in yaptığı yorumlarda ortaya çıkıyordu. Kaptan esirler arasında gemiye getirilmiş belirli grupların "din papazları" bulunduğuna ve ayaklanmaları için onları teşvik ettiklerine tanık olmuştu. Din önderleri "gemiyi kendi küçük cemaatlerini kuracakları sahilde bir yere götürme ümidiyle böyle bir teşebbüste bulunmaları için" diğerlerinin aklını çelerlerdi. Zaten gemide yeni bir cemaat oluşum aşamasındaydı. Afrikalı Âdem ile Havva'nın gemiye geldiği anda başlamıştı, plantasyon ırgatlarının, kaçak kölelerin kurduğu topluluklarda, kilise cemaatlerinde ve şehirlerde devam edecekti. Gemi direnişin ağır baskısı altında zincirlerin başkalaştığı, topluluklar arasında kurulan bağlara dönüştüğü simyaydı. Gizemli köle gemisi kendilerinin "Siyah halklar" olduğunu keşfetmiş insanların yaratıcı direniş mekânıydı artık. Hayret verici gücün diyalektiğinde köle gemisinde ölümüne acı çeken topluluk kafa tutan, dirençli, hayata olumlu bakan Afro-Amerikan ve Pan-Afrikan kültürlere gebeydi.[84]

---

83 Trotter'ın ifadesi, *HCSP*, 73:88; Bowen'ın verdiği bilgiler, *Substance*, 230; "Extract of a letter from Charleston to the Editor of the Repertory, dated March 8th", *Massachusetts Spy, or Worcester Gazette*, 4 Nisan 1804. Yazar bu üçünün kız kardeşler olabileceğini düşünmüş, ama sonra bu kararından vazgeçip "arkadaş" olduklarına hükmetmiş.

84 Thomas King'in ifadesi, 1789, *HCSP*, 68:333; Arnold'ın ifadesi, *HCSP*, 69:50. Adem ve Havva örnekleri için bkz. Mouser, *The Log of the Sandown*, 64; Told, *An Account of the Life*, 29. Ayrıca bkz. Doudou Diene (ed.), *From Chains to Bonds: The Slave Trade Revisited* (Oxford: Berghahn, 2001).

10

BROOKS KÖLE GEMİSİNİN UZUN YOLCULUĞU

1780'lerin sonlarında köle gemileri Atlantik'i binlerce insanla geçer, Yenidünya'daki plantasyonlara milyonlarca esir taşıyarak güçlü bir yeni Atlantik ekonomisinin yaratılmasına yardım ederlerdi. 1788-1789 yıllarında, bu yolculuklar sırasında gemilerde olup bitenlerin ahlaki açıdan savunulamayacak olduğu ve yaşanan şiddetin İngiltere'de Londra, Liverpool ve Bristol ile Birleşik Devletler'de Boston, New York ve Philadelphia liman şehirlerinde bilinmesi gerektiğini idrak eden kölelik karşıtları tarafından hepsi tabiri caiz se eve çağrıldılar ansızın. Böylece köle ticareti muhalifleri, köle gemisini şehirdeki okurya zar kesimin gözünde gerçek kılmayı, uzun zamandır sivil toplumun gözünden uzakta gidip gelen tekneleri kamuoyunun dikkatine getirmeyi ve yeni siyasal denetim mekanizması altına sokmayı amaçladıkları yoğun bir kampanya başlatmışlardı.[1]

1 1788 ve 1789 yıllarında köle gemileri Britanya limanlarından 197, Amerikan limanlarından ise 19 sefere çıkmıştı. Verilerin kaynağı *TSTD*.

Köle gemisini gündelik yaşama sokarken kullandıkları birkaç yol vardı; örneğin broşürler bastırdılar, nutuklar çekip konferanslar verdiler ve şiirler yazdılar, ancak muhtemelen en güçlü araçları görsel olanlardı. Kölelik karşıtları, köle gemisi tasviriyle, o güne kadar herhangi bir sosyal hareketin başvurduğundan daha etkili olduğu anlaşılan bir propaganda yürütüyorlardı. O tarihten bugüne kadar bunların arasında en çok etki uyandıran, ilk kez Kasım 1788'de William Elford tarafından çizilip Kölelikle Mücadele Derneği tarafından yayımlanan *Brooks* köle gemisi diyagramıydı. Sonraki yıllarda *Brooks* defalarca yeniden çizilecek ve Atlantik çevresinde tekrar basılacak, böylece 18. ve 19. yüzyıllarda Atlantik aşırı köle ticaretinde yaşanan zulüm ile ona karşı yürütülen çok yönlü mücadelelerin somut örneği haline gelecekti. Thomas Clarkson kölelik karşıtı hareketin tarihçesinde bu imgenin "görenler üstünde anında korkunç bir tesir" bıraktığını anlatıyordu. Afrikalıların "nakliyesine dair dehşet verici hakikatler hakkında öbür türlü edinebileceklerinden çok daha iyi bir fikir vermiş ve kamuoyunu davamız lehine tesir etmede muazzam katkısı olmuştu."[2]

Brooks gemisinin resimlerini yapmak büyük ölçüde Britanya ile Amerika'da, daha doğrusu köle ticaretinin yürütüldüğü her yerde insanları eğitmeye, kışkırtmaya ve harekete geçirmeye yönelik geniş bir stratejinin parçasıydı. Manchester'ın radikal eylemcilerinden Thomas Cooper 1787'de bu yaklaşımı şöyle açıklıyordu: "Her insan bu ticareti ekseriyetle lanetler; lakin meseleyle alakadar olanları bu davayı umuma nakletmek üzere harekete geçirmek için bu ticaretin bilhassa fena cihetlerinin teşhiri lazım gelmektedir." Toplumsal bir hareket başlatmak için köle ticareti hakkında edinilen bilginin somut, elle tutulur olması ve vicdanlara seslenmesi gerekirdi. Abartılmamalıydı, hatta "hırs ve zulüm neticesinde çıkarılıp tatbik edilen kanunlarla, hafifletilmek şöyle dursun, tasdik edilip katbekat artırılarak milyonlarca hemcinsimize kadar uzanan ıstıraplar mübalağa edilmeden nakledilmeliydi." Cooper, "mevcut şartlarla beraber *istisnai* cefa, merhamet uyandırmada ve insanları harekete geçirmede faydalı olur" sonucuna varmıştı.

2 Clarkson, *History*, c. II, 111.

Böylece kölelik karşıtı çalışmaların başarılı olmasına yol gösterecek ilkeleri dile getirmiş oluyordu.[3]

Resimlerdeki *Brooks*, köle ticaretinin acılarıyla kötü yönlerini kölelik karşıtlarının bulabileceği herhangi bir araçtan çok daha eksiksiz ve gerçekçi betimliyordu. Yürütülen kampanyanın sonucu, köle gemisi görüntülerinin şiddet, zulüm, insanlık dışı koşullar ve korkunç ölümlerin yaşandığı yer olarak geniş bir kesime yayılmasıydı. Ürkütücü, somut ayrıntılarla köle gemilerinin barbarlık sergilenen yerler, aslında teknolojik olarak üstün, kocaman, karmaşık bir işkence aracı olduklarını gözler önüne seriyorlardı. Köle gemilerine karşı kamuoyu oluşturarak, gemilerin milyonlarca Afrikalıyı köleliğe taşırken başka bir şey daha taşıdıklarını göstermişlerdi: Bunlar kendi sonlarını getirecek tohumlardı.[4]

Neden *Brooks*?

Brooks gemisinin rezalete varan yolculuğu basit bir notla başlamıştı. Not birkaç köle gemisinin tonajıyla iç ölçülerini hesap-

3 Thomas Cooper, Esq., *Letters on the Slave Trade: First Published in Wheeler's Manchester Chronicle and since re-printed with Additions and Alterations* (Manchester, 1787), 3-5. Hareketin kökenleri ve kuruluş tarihçesi hakkında daha etkili yeni bir anlatı için bkz. Christopher Brown, *Moral Capital: Foundations of British Abolitionism* (Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2006).

4 Köle gemisinin tasviri üstüne yakın tarihte yapılmış eşsiz çalışmalar: J.R. Oldfield, *Popular Politics and British Anti-Slavery: The Mobilisation of Public Opinion against the Slave Trade, 1787-1807* (Londra: Frank Cass, 1998), 99-100, 163-166; Philip Lapsansky, "Graphic Discord: Abolitionist and Antiabolitionist Images", *The Abolitionist Sisterhood: Women's Political Culture in Antebellum America*, ed. Jean Yellin Fagan ve John C. Van Horne (Ithaca ve Londra: Cornell University Press, 1994), 201-230; Cheryl Finley, "Committed to Memory: The Slave-Ship Icon and the Black-Atlantic Imagination", *Chicago Art Journal* (1999), 2-21; Marcus Wood, "Imagining the Unspeakable and Speaking the Unimaginable: The 'Description' of the Slave Ship *Brooks* and the Visual Interpretation of the Middle Passage", *Lumen: Selected Proceedings from the Canadian Society for Eighteenth-Century Studies*, ed. Katherine Quinsey, Nicole E. Didicher ve Walter S. Skakoon (Edmonton: Academic Printing and Publishing), 211-245; ve Marcus Wood, *Blind Memory: Visual Representation of Slavery in England and America, 1780-1865* (Manchester ve New York: Manchester University Press, 2000), 14-77.

lamak üzere Liverpool'a gönderilen Kraliyet Donanması'ndan Kaptan Parrey tarafından kaleme alınmıştı. Şöyle diyordu: "*Brooks* gemisi: 297 ton yük taşır, çeşitli bölmelerinde Zencilere 388 metrekare tahsis edilmiştir, bu da taşıdığı sayının (609) yarısına tekabül eder. Uzunluğu 1,67 m, genişliği 45 cm, diğer yarısında ise 1,52 metre uzunluğa 33 cm en, yahut gemide bulunan her şahıs için 2 m." Parrey 26 gemiyi incelemiş ve 9'unda ölçümler yapmıştı; bunlardan 3'ü *Brooks*'tan büyük, 5'i daha küçüktü. Her bir teknenin yüzölçümü son seferinde taşıdığı köle sayısına bölündüğünde köle başına en az yer ayrılan ikinci geminin *Brooks* olduğu görüldü. Diğer açılardan aşağı yukarı tipik bir köle gemisine benziyordu.[5]

Plymouth ve Londra'daki kölelik karşıtı komiteler Parrey'in ölçüm sonuçlarını –muhtemelen daha işin başında Parrey'i görevlendirip Liverpool'a gönderen Başbakan William Pitt sayesinde– ellerine geçirdikten sonra *Brooks* köleliğe karşı yürütülen kampanyada öne çıkmıştı. Elford broşüre basılan metinde *Brooks*'u "sermaye gemisi" olarak tanıtarak bunun gerekçesini kısmen vermişti. Plymouth'ta yayımlanan broşürü onayladığı anlaşılan Londra komitesi, Clarkson'ın sözleriyle, "şayet nakliyenin nasıl yapıldığını hakkıyla göstermek istiyorlarsa, köle ticaretine dahil olmuş hakiki ebatlarda bir gemi tercih etmeleri" gerektiğini düşünüyordu. Bu bakımdan *Brooks* üç avantaja sahipti: Şans eseri Kaptan Parrey'in listesinde ilk sırada yer alıyordu, yani tesadüfen seçilmişti. Ayrıca köleliğin kalkmasına karşı olanların "mübalağa ediliyor diye şikâyet etmelerine" imkân vermeyecekti. Nihayetinde "ticarette ismi duyulmuş bir gemiydi."[6]

---

5 "Admeasurement of the Ships at Liverpool from Captain Parry's Account", tarih yok (1788), Liverpool Papers, Add. Ms. 38416, f. 209, BL; "Dimensions of the following Ships in the Port of Liverpool, employed in the African Slave Trade", *HSCP*, 67.

6 *Plan of an AFRICAN SHIP'S Lower Deck with NEGROES in the proportion of only One to a Ton*, (Plymouth, 1788). Bristol'dan T. Deeble'ın reprodüksiyonunun (17562/1, BRO) Plymouth broşürüyle tıpatıp aynı olduğu görülür. Ayrıca bkz. *Plan and Sections of a Slave Ship* (Londra: James Phillips, 1789); Clarkson, *History*, 111. Parrey'nin Liverpool'a gönderilmesinin ardında yatan kölelik karşıtı propaganda dikkate alınmalı. Pitt bu ticarete karşı çıkıyordu; köle gemilerinin boyutlarını ölçüp toplamaktaki maksadı, Avam Kamarası'ndaki

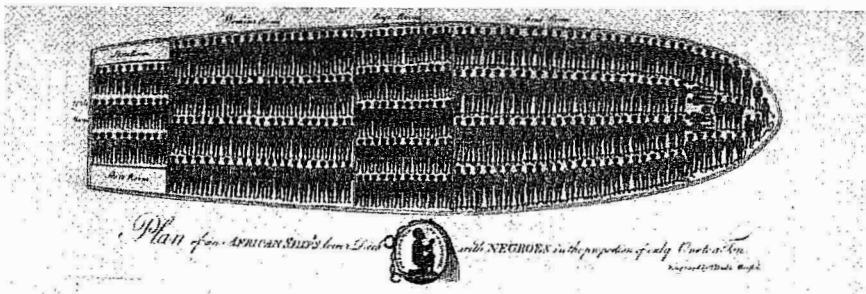
Brooks 1781 yılında yapılmış, ismini Liverpoollu köle tacirlerinden, gemiyi inşa ettiren ve ilk sahibi olan oğul Joseph Brooks'tan almıştı. O günün standartlarında köle gemisi olmasına rağmen 297 tonluk (ortalama tonaj 200'dü) büyük bir gemiydi. Kaptan Parrey'in raporunda da belirttiği üzere "[köle] ticareti için" inşa edilmişti. Bunun kanıtı, geminin yanlarına açılmış, köle alınan insanların istif edildiği alt güverteyi havalandıran delikler ya da lombozlardı. (Sığır ve suçlular dışında diğer "kargolar" için havalandırma gerekmiyordu herhalde.) Yaklaşık çeyrek yüzyılı aşkın bir süre içerisinde on sefere çıkıp başarıyla tamamlayan *Brooks*, köle gemisi olarak uzun süre görev yaptı. Gemiyi idare eden kaptanlar satın aldıkları yaklaşık 5.163 Afrikalıdan 4.559'unu sağ teslim ettiler. Bu da ölüm oranının %11,7 olması demekti, dört asır boyunca köle ticareti yapan gemilerdeki ortalamaya (%12,1) yakındı ama o günkü rakamlara göre yüksekti, çünkü 1775 ile 1800 arasında Britanya bandıralı gemilerde oran %7,95 dolaylarında seyrediyordu. Dolben Kanunu'ndan önce *Brooks* çeşitli grafiklerde gösterildiğinden epey fazla köle taşımıştı: Köle sayısı 1781-1783 yıllarında 666; 1783-1784 yıllarında 638 iken 1785-1786 arasında rakam 740'a çıkmış ve Kaptan Parrey'in teftişinden önceki son seferini yaptığı 1786-1787 yıllarında 609 olmuştu.[7]

İlk Tasvir: Plymouth

Elford ile Plymouth Komitesinin hazırladığı büyük broşürün tepesinde, soldan (teknenin kıçı) itibaren "Kızlar Odası", "Kadınlar Odası", "Oğlanlar Odası" ve "Erkekler Odası" diye adlandırılmış dört bölmeye muntazaman yerleştirilerek sıkış tıkış doldurulan 294 Afrikalıyla birlikte *Brooks* gemisinin tasviri vardı. Her biri belirgin çizgilerle ve teker teker çizilmişti, üzer-

kölelik karşıtlarıyla müttefiklerinin, 1788 başlarında Kral III. George'un buyruğu üzerine yapılan duruşmalarda Liverpool tüccarının temsilcilerinin verebileceği "yalan beyanları tespit edebilmelerini" sağlamaktı. Bkz. Clarkson, *History*, I, 535-536; 22 Nisan 1788 tarihli toplantı, Minutes of the Abolition Committee, Add. Ms 21255, BL.

7 "Dimensions of the following Ships in the Port of Liverpool", *HCSP*, 67. *Brooks* gemisinin seferleri hakkında bilgi için bkz. *TSTD*, #80663-80673.



Plan of an AFRICAN SHIP's lower Deck with NEGROES in the proportion of only One to a Ton.

THE above Plate represents the lower deck of an African ship of 297 tons burthen, with the Slaves stowed on it, in the proportion of not quite one to a ton.

In the Men's apartment, the space allowed to each is six feet in length, by sixteen inches in breadth.—The Boys are each allowed five feet by fourteen inches.—The Women, five feet ten inches, by fifteen inches; and the Girls, four feet by one foot each.—The perpendicular height between the Decks, is five feet eight inches.

The Men are fastened together two and two, by handcuffs on their wrists, and by irons riveted on their legs.—They are brought up on the main deck every day, about eight o'clock, and as each pair ascend, a strong chain, fastened by ring-bolts to the deck, is passed through their Shackles; a precaution absolutely necessary to prevent insurrections.—In this state, if the weather is favourable, they are permitted to remain about one-third part of the twenty four hours, and during this interval they are fed, and their apartments below is cleaned; but when the weather is bad, even these indulgences cannot be granted them, and they are only permitted to come up in small companies, of about ten at a time, to be fed, where after remaining a quarter of an hour, each mess is obliged to give place to the next in rotation.

It may perhaps be conceived, from the crowded state in which the Slaves appear in the Plate, that an unusual and exaggerated instance has been produced; this, however, is so far from being the case, that no ship, if her intended cargo can be procured, ever carries a less number than one to a ton, and the usual practice has been to carry nearly double that number: The Bill which was passed during the last Session of Parliament, only restricts the carriage, to five Slaves for three tons; and the Brooks, of Liverpool, a capital ship, from which the above sketch was proportioned, did, in one voyage, actually carry 609 Slaves, which is more than double the number that appear in the plate.——The mode of stowing them was as follows.—Platforms, or wide shelves were erected, between the decks, extending so far from the sides towards the middle of the vessel, as to be capable of containing four additional rows of Slaves, by which means the perpendicular height between each tier, after allowing for the beams and platforms, was reduced to two feet six inches; so that they could not even sit in an erect posture; besides which, in the Men's apartment, instead of four rows, five were stowed, by placing the heads of one between the thighs of another.—All the horrors of this situation are still multiplied in the smaller vessels.—The Kitty, of 157 tons, had only one foot ten inches, and the Venus, of 148 tons, only one foot nine inches perpendicular height above each layer.

The above mode of carrying the Slaves, however, is only one, among a thousand other miseries, which these unhappy and devoted creatures suffer from this disgraceful Traffic of the Human Species; which in every part of its progress, exhibits scenes that strike us with horror and indignation.—*If we regard the first stage of it on the Continent of Africa*, we find that a hundred thousand Slaves are annually produced there for exportation, the greatest part of whom consists of innocent persons, torn from their dearest friends and connections, sometimes by force, and sometimes by treachery. Of these, experience has shown, that five and forty thousand perish, either in the dreadful mode of conveyance before described, or within two years after their arrival at the plantations, before they are seasoned to the climate.—Those who unhappily survive these hardships, are distributed like beasts of burthen, to exhaust their lives in the unremitting labours of a slavery, without recompence, and without hope.

The *Inhumanity* of this Trade, indeed, is so notorious, and so universally admitted, that even the advocates for the continuance of it, have rested all their arguments on the political inexpediency of its abolition; and in order to strengthen a weak cause, have either maliciously or ignorantly confounded together the emancipation of the negroes already in slavery, with the abolition of the Trade; and thus many well-meaning people have become enemies to the cause, by the apprehensions that private property will be materially injured by the success of it.—To such, it becomes a necessary information, that liberating the Slaves forms no part of the present system; and as for will the prohibition of a future trade be from injuring private property, that the value of every Slave will be very considerably increased, from the measure that even takes place, and a more kind and tender treatment will immediately be inforced to them by their Masters, from the necessity every Planter will then be under to keep up his stock, by natural means, a practice which some humane inhabitants of the Islands have pursued with the greatest success, and upon whose estates no new Negroes have been purchased for a number of years, the death vacancies having been supplied by young ones, born and bred in their own Plantations.—Then what the value of private property will not only suffer no diminution, but will be very considerably advanced by the abolition of the Trade.—It now only remains to see how the Public and the Slave Merchants will be affected by it.

It is said by the well-wishers to this Trade, that the suppression of it will destroy a great nursery for seamen, and annihilate a very considerable source of commercial profit—In answer to these objections, Mr. Clarkson, in his admirable treatise on the impolicy of the Trade, lays down two positions, which he has proved from the most incontestible authority.—First, that so far from being a Nursery, it has been continually and regularly a Grave for our Seamen; for that in this Traffick only, more Men perish in ONE Year, than in all the other Trades of Great-Britain, in TWO Years: And, secondly, that the balance of the trade, from its extreme precariousness and uncertainty, is so notoriously against the Merchants, that if all the vessels employed in it were the property of one Man, he would infallibly, at the end of their voyages, find himself a loser.

As then the Cruelty and Inhumanity of this Trade must be unjustifiably admitted and lamented, and as the policy or impolicy of its abolition is a question which the wisdom of the Legislature must ultimately decide upon, and which it can only be enabled to form a just estimate of, by the most thorough investigation of all its relations and dependencies: it becomes the indispensible duty of every friend to humanity, however his speculations may have led him to conclude on the political tendency of the measure, to stand forward, and to assist the Committee, either by producing such facts as he may himself be acquainted with, or by subscribing, to enable them to procure and transmit to the Legislature, such evidence as will tend to throw the necessary lights on the subject.—And people would do well to consider that it does not often fall to the lot of individuals, to have an opportunity of performing so important a moral and religious duty, as that of endeavouring to put an end to a practice, which may, without exaggeration, be called one of the greatest evils at this day existing upon the earth.

By the Plymouth Committee,

W. Elford, Chairman.

Brooks, Bristol'da çoğaltılan orijinal Plymouth baskısı.

lerinde yalnızca cinsel organlarını kapatan bir kumaş parçası vardı. Erkekler ayak bileklerinden zincirlenmişti. 50 x 75 cm boyutlarında bir broşürde geminin kapladığı alan broşürün yalnızca dörtte biri kadardı. Tasvirin hemen altındaki başlıkta "Bir AFRİKA GEMİSİNDE KARADERİLİLERE Ton Başına Sadece Bir Nispetinde Tahsis Edilen Alt Güvertenin Krokisi" yazıyordu. Manşetin ortasında başka bir tasvire yer verilmişti; oval bir çerçeve içerisinde, zincire vurulmuş bir köle ellerini kaldırıp yalvararak "Ben insan değil miyim, ben kardeşin değil miyim?" diye soruyordu. Oval çerçevenin sol tarafında bir çift kelepçe duruyordu, sağındaysa dokuz kamçılı kırbaç. Kölelik karşıtı derneğin ana amblemi olacak işaretler başlangıçta böyle kullanılmıştı.[8]

Tasvirle başlığın altında iki sütuna ayrılmış, broşürün dörtte üçünü kaplayan sekiz paragraflık bir açıklama metni vardı. Şöyle diyordu: "Yukarıdaki tablo 297 ton yüklük bir Afrika gemisindeki alt güvertenin ve ton başına bir insan bile düşmeyecek alana doldurulan kölelerle beraber temsili." Bir sonraki paragrafta anlatılan mekân tahsisinde erkeklere 2 m, oğlanlara 1,55 m, kızlara da 1,25 m kadar yer ayrıldığını, güverteler arasındaki yüksekliğinse yaklaşık 1,75 m olduğunu okuyoruz. Ardından gemidekilerin içinde bulunduğu sosyal koşullar, erkeklerin nasıl prangaya vurulduğu, kölelerin yemek yedirilmek üzere nasıl güverteye çıkarıldığı anlatılıyordu. Metin, taşınacak köle sayısını teknenin tonajına bağlı olarak sınırlamak üzere yakın zamanda yürürlüğe girmiş Dolben Kanunu'na değindikten sonra, yükün nasıl yerleştirildiği meselesine dönüyor ve köleleştirilmiş insanların akrabalarından ve doğdukları topraklardan koparılıp "mükâfat görmeksizin ümitsizce köleliğin bitmek bilmeyen ameleliğinde" çektikleri "binlerce başka perişanlığı" ve nihayet vakitsiz ölümleri anlatıyordu.

Arkasından, yürütülmekte olan kölelik karşıtı kampanyanın yalnızca köle ticaretini kapsadığı, kimilerinin yanlış yere iddia ettiği gibi, kölelerin azat edilerek "özel mülkiyete" zarar

8 *Plan of an AFRICAN SHIP'S Lower Deck.*

verilmesinin söz konusu olmadığı açıklanıyordu. Tam tersine, köle ticaretinin sona ermesi halihazırda mülk edinilmiş kölelerin daha iyi muamele görmesini sağlayacaktı. "Böylelikle özel mülkiyetin kıymeti eksilmeyeceği gibi ticaretin kaldırılması sayesinde fevkalade artacaktır."

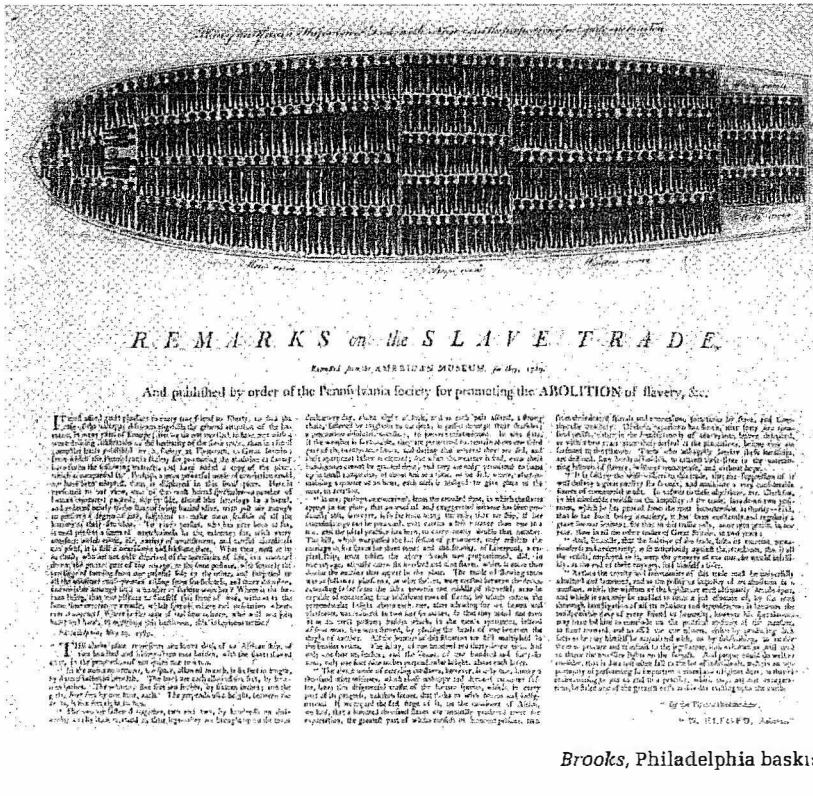
Sondan bir önceki paragraf, köle ticaretini destekleyenlerce ortaya atılan, "ilga edildiği takdirde denizcilerin bakımı büyük zarar görür ve ticari kâr kaynakları muazzam derecede kaybolur" fikrini çürütmeye ayrılmıştı. Thomas Clarkson'ın yaptığı araştırma, köle ticaretinin denizciler için "bakımevi" değil daha çok mezarlık olduğunu yakın zamanda gözler önüne sermişti. Dahası bu ticaretin riskli ve belirsiz yapısı onu tüccar açısından tehlikeli, bazen tahrip edici bir yatırım haline getirebiliyordu.

Broşürdeki metnin sonunda eylem çağrısı vardı. Halihazırda köle ticaretinin Parlamento düzeyinde soruşturulduğu belirtilerek yurttaşlar "öne çıkmaya" ve olasılıkla *Brooks* ve diğer köle gemilerinin karanlık alt güverteleri hakkında "mevzua lüzumunca ışık tutacak" bilgileri vermeye çağrılıyordu. En sonda da yeni doğan sosyal hareketin gücünden ve aracılığından söz edilmişti: "Mübalağasız dünyada mevcut planlanmış en büyük kötülüklerden biri olması muhtemel bu icraatı neticelendirme gayreti gibi böyle ehemmiyetli bir ahlaki ve dini vazifeyi yerine getirme fırsatı kimseye her zaman nasip olmadığından herkes bunu layıkıyla kale almalıdır." Plymouth Komitesi'nin aldığı karar göre, "Afrika'ya gidip gelen gemilere kölelerin yüklenme şeklinin tasviri izahatıyla beraber 1500 nüsha neşredilip meccanen tevzi edilecekti."[9]

Transit: Philadelphia ve New York

Philadelphia ve New York'ta çoğaltılan *Brooks* diyagramının ilk kopyaları görüntü ve metinde Plymouth baskısını örnek almıştı. Birincisi Mayıs 1789'da *American Museum* dergisinde Mathew Carey tarafından yayımlanmış, arkasından 75 bin

9 Oldfield, Elford'ın Pitt'in arkadaşı olduğunu belirtir. Bkz. *Popular Politics and British Anti-Slavery*, 99.



REMARKS on the SLAVE TRADE.

Entered [illegible] AMERICAN MUSEUM, for May, 1789.

And published by order of the Pennsylvania society for promoting the ABOLITION of slavery, &c.

Brooks, Philadelphia baskısı.

adet broşür basılmıştı. Carey hem çizimi hem metni yeniden yerleştirerek yatay dörtgen sayfanın en tepesine *Brooks* diyagramını, orijinal başlığıysa onun üstüne koymuş, altına da "Köle Ticaretinin İzahatı" diye yazmıştı. Herhalde dergide basılacağı için olsa gerek, bütün sayfanın boyutlarını küçülterek 33 x 40 santime indirmişti. New Yorklu matbaacı Samuel Wood ise Philadelphia metniyle Plymouth mizanpajını birleştirdi. Onun bastığı yaklaşık 48 x 60 santimlik nüsha Carey'inkinden daha genişti ama Plymouth'ta hazırlanan orijinal kopyadan daha küçük tutulmuştu.[10]

10 *Plan of an African Ship's Lower Deck, with Negroes in the proportion of not*

Amerikalı matbaacılar metinde ikisinde çıkarma, birinde ekleme olmak üzere üç büyük değişiklik yaparak kendi broşürlerini ayırt edilir ve daha radikal hale getirdiler. İlk olarak Carey dizüstü çökmüş köle resmini çıkardı ve köle ticaretine karşı yürütülen kampanyanın kölelerin azat edilmesi anlamına gelmediğini ve özel mülkiyete zarar vermek bir yana dursun ona değer kazandıracağını anlatan paragrafı tümüyle kesti. Sonra da metnin başına yeni bir paragraf ekleyerek bu çalışmanın "köleliğin KALKMASI için gayret gösteren Pennsylvania derneğine" ait olduğunu belirtti. Broşür artık bizzat köleliğe saldırmak üzere kullanılacaktı.

Yeni paragraf aynı zamanda okurun *Brooks* gemisindeki "mağdur Afrikalılar" ile kurduğu özdeşliği güçlendirmeyi amaçlıyordu: "İşte gözlerimizin önünde feci bir manzara: İnsan suretinde pek çok mahlûkat fıçıya basılmış ringalar misali yan yana istiflenmiş ve sadece içinde bulundukları vaziyetin ne kadar korkunç olduğunu hissedip sağ kalmalarına kafi gelecek kadar havayla neredeyse diri diri gömülü hale düşürülmüş." Okyanus aşırı yolculuk yeterince zordu. 1784'te İrlanda'dan Philadelphia'ya zorla göç ettirilen Carey de yaşamıştı bunu, fakat resimdeki bu "perişan zavallılar" çok daha fena bir durumdaydı: Daracık alanda durmaktan kaskatı kesmişlerdi, ne doğrulabiliyor ne öbür yanlarına dönebiliyorlardı, hepsini deniz tutmuştu, hastaydılar. Gemi tasviri hakkında Carey şunları yazmıştı: "Köle ticaretinin barbarlığını gözler önüne seren daha çarpıcı bir şey gördüğümüzü hatırlamıyoruz."[11]

---

quite one to a Ton (Philadelphia: Mathew Carey, 1789); *Plan of an African Ship's Lower Deck, with Negroes in the proportion of not quite one to a Ton* (New York: Samuel Wood, tarih yok).

11 Philip Lapsansky şöyle yazar: "Teknenin her bir santimine uzanmış zincirli siyah vücutlarla dolu bir köle gemisi maktasının meşhur 1789 temsili Amerikan köleliği esnasında defalarca tekrar tekrar neşredildi." Değişik versiyonları örneğin Charles Crawford'ın *Observations on Negro Slavery* (Philadelphia, 1790) broşürünün genişletilmiş baskısında; Thomas Branagan'ın *The Penitential Tyrant* (New York, 1807) eserinde; Clarkson'ın *History* eserinin çeşitli baskılarında; ve Samuel Wood'un *Mirror of Misery* (1807, 1811, 1814) broşüründe yer almıştı. Bkz. Lapsansky's "Graphic Discord", 204.

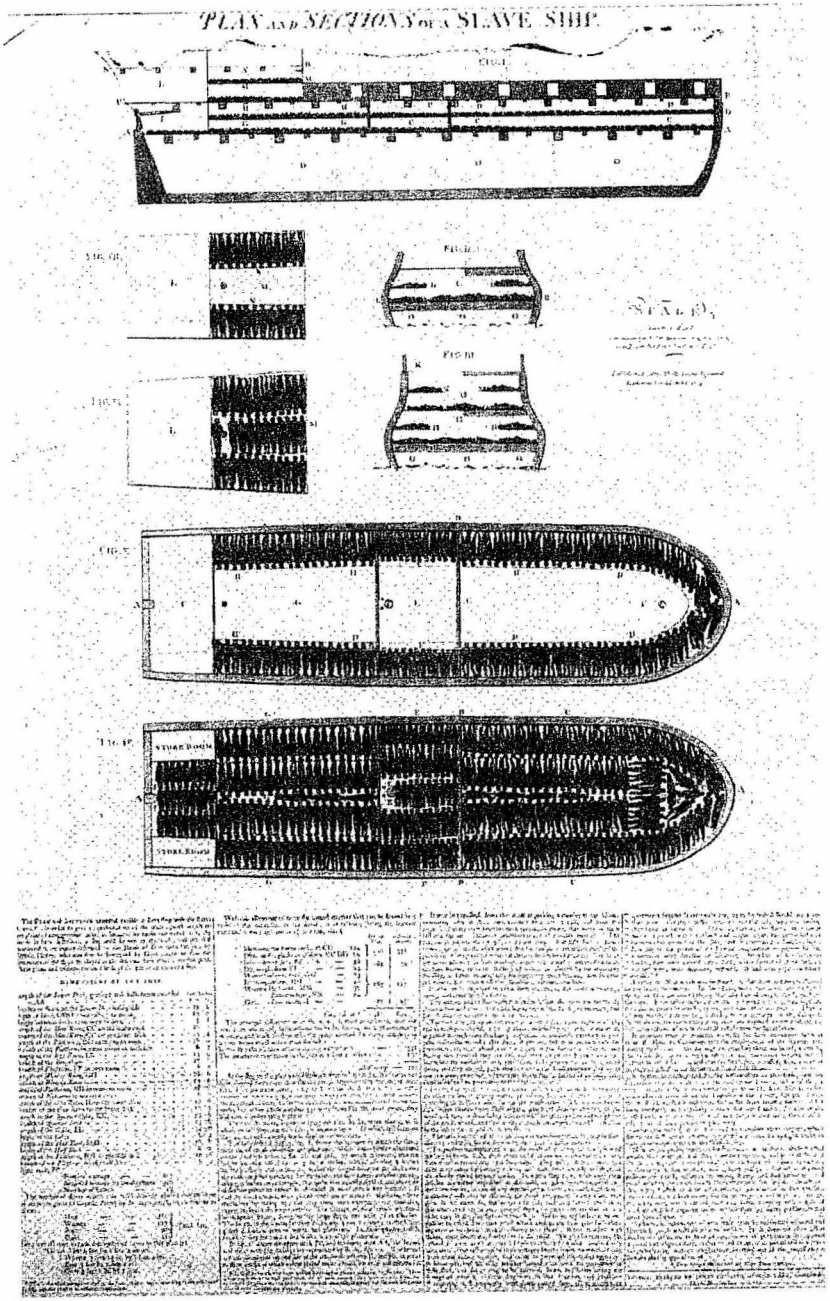
"Geliştirilmiş" Tasvir: Londra

The History of the Rise, Progress, and Accomplishment of the Abolition of the African Slave Trade by the British Parliament (1808) adlı kitabında Thomas Clarkson *Brooks* tasviri hakkında şöyle yazıyordu: "Fikri ilk ortaya atan Plymouth komitesiydi, ama o fikri geliştiren Londra komitesi oldu." Bu gelişme artık "Bir Köle Gemisinin Planı ve Kesitleri" gibi daha kısa ve öz bir başlığı olan, ileride de daha bilinen "Bir Köle Gemisinin Tarifi" adını alacak olan broşürün gerek görsel gerek metin açısından büyük ölçüde değişmesi ve genişlemesi şeklinde olmuştu. Londra'da yapılan bütün değişiklikler köle gemilerinin nasıl göründüğüne ve nasıl çalıştığına dair daha derin ve gerçekçi bir anlayışı, diğer bir deyişle, büyük olasılıkla çizimleri gözden geçirmiş ve kuşkusuz metni kendisi yeniden kaleme almış olan Clarkson'ın bilgisini yansıtıyordu. Clarkson *Brooks*'a her açıdan daha deneysel ve bilimsel bir yaklaşım getirmişti. Nesnel bir bakışın amaçlandığı belirtiliyordu; bunun anlamı bir köle gemisine ilişkin "alakalı şahıslar tarafından" itiraz edilmeyecek "hakikatleri" sunmaktı.[12]

Plymouth illüstrasyonunda *Brooks* gemisinin alt güvertesine tek bir bakışın yerini şimdi yedi bakış almıştı: bütün teknenin yandan (uzunlamasına) kesiti; alt güvertenin biri güvertedeki kalasların üstünde, diğeri yerden aşağı yukarı 7,5 m yükseklikteki platformda insanların nasıl dizildiğini gösteren kuşbakışı iki çizim; teknenin kıç tarafına doğru dip güvertenin iki benzer görünümü ile güvertelerle platformların düşey dizilimini gösteren iki çapraz görüntü. Aşağıdaki metnin uzunluğu ikiye katlanmış, iki sütuna 1200 kelimeden, dört sütuna 2400 kelimeye çıkmıştı. Bütününde kabaca 50 x 71 santim olan broşürün genişliği korunmuştu, ayrıca gemi tasvirlerine sayfanın üçte ikisini kaplayacak şekilde daha geniş yer ayrılmıştı. Artık Dolben Kanunu uyarınca *Brooks* üstünde bulunan erkekler, kadınlar, oğlan ve kız çocuklarının sayısı 482'ydi. Her biri uygun bölmeye özenle yerleştirilmişti.[13]

12 Clarkson, *History*, 111; *Bir Köle Gemisinin Planı ve Kesitleri*.

13 Kaptan Parrey'nin not ettiği 609, Dolben Kanunu kabul edilmeden önce taşınan köle sayısıydı.



Brooks, Londra baskısı.

Brooks'un yeni tasvirleri önemli bir dönüşüm sürecinde şekillenmişti. 18. yüzyılın sonları ve 19. yüzyıl başlarında İngiltere'de gemi inşaatı el işçiliğinden çıkıp modern sanayi haline gelmekteydi. Gemi yapımcılığı sanatı, ardındaki sır perdesi bilimin yeni yasalarını takip edenlerce aralanarak "geliştirilmişti". Londra Komitesi'nin hazırladığı *Brooks* gemisi planına ve kesitlerine, kültür eleştirmeni Marcus Wood'un işaret ettiği üzere, "aydınlatılmış" bir üslup kazandırılmıştı. Örneğin, yeni gemi inşası biliminde kamu yararı adına uluslararası işbirliğini örgütlemek amacıyla aynı tarihlerde kurulan Gemi Mimarlığını İyileştirme Derneği ile ortak bir çalışma yapılarak çizilmişlerdi. [14]

Deneysel ve bilimsel yaklaşım, ilk yarısı insan bedenlerinin *Brooks* gemisine yüklenme meselesine ayrılan genişletilmiş metinde de sezilmekteydi. Kaptan Parrey'in gemi hakkındaki raporu en ince ayrıntıları kapsıyordu. Metinde onun 75 ayrı uzunluk, genişlik ve yükseklik ölçümüne ilişkin görüşleri yedi sütunda verilmişti; tonaj (rakamla 207, gerçekte 320), yakın tarihte işe alınmış denizci sayısı (45); yakında taşınmış olan köle sayısı (609) kendi içinde 351 erkek, 127 kadın, 90 oğlan ve 41 kız olarak ayrılmıştı. Her kategoriden birine tahsis edilen alanın miktarı belirtildikten sonra, teknenin her bir bölmesine kaç insan sığdırılabileceği hesaplanarak nazari rakamlarla fiili olanlar karşılaştırılıyordu. Arkasından güverte yüksekliği ve baş için "boşluk payı" hakkında yapılan ayrıntılı tartışmada, kirişler (kemereler) ve platformlarla birlikte düşey açıklık 61 santime indiğinden yetişkin birinin dik oturmasının mümkün olmadığından söz ediliyordu. *Brooks* gemisi gerçekte 609 köle taşıdığı için diyagramda yer alan 482 kölenin yalnızca asgari yükleme miktarını gösterdiği ve "kaka leğenlerine" veya "platformları ve güverteleri destekleyecek dikmelere" her bölmede ayrı ayrı yer verilmediği vurgulanmıştı. Ayrıca, gerek Parrey'in gerekse Avam Kamarası önünde ifade veren Liverpoollu çeşitli

14 Bkz. Wood, *Blind Memory*, 29-32. Gemi Mimarlığını İyileştirme Derneği'nin yayınları için bkz. blm. 2, not 32, 372. Gemi inşaat sanayisindeki değişiklikler için bkz. Peter Linebaugh, *The London Hanged: Crime and Civil Society on the Eighteenth Century* (Londra: Allen Lane, 1991), blm. 11.

delegelerin gözlemlerine göre, diyagramda köle başına düşen hareket alanı gerçekte olduğundan daha fazlaydı. Dolayısıyla grafik küçültme uygulanmıştı.[15]

Londra'da üretilen metnin ikinci yarısı gemideki sosyal düzenlemeden (ve açıkça *Brooks* hakkındaki tartışmadan) uzaklaşarak gemiye doldurulan kölelerin deneyimlerine yönelirken, okuru vücutları yara bere içinde kalmış, derileri gemi her sağa sola sallandığında zincirlere ve çıplak tahtalara sürtünmekten aşınmış olan "dostumuz mahlûkatın" acılarıyla doğrudan özdeşlik kurmaya özendiriyordu. Gemideki gündelik yaşamın alışılageldik akışı (beslenme, "hava alma" ve "dans etme") ile hastalıktan ölüme giden süreç kısaca özetlenmişti. Ölüm oranı hem istatistiklere hem de aşağı güvertelerdeki dehşeti, özellikle salgın hastalık baş gösterdiğinde gemilerin güvertelerinin "mezbaha" gibi olduğunu çarpıcı bir dille anlatan Dr. Alexander Falconbridge'in görgü tanıklığına dayanılarak ele alınmıştı. "Böyle berbat yahut iğrenç bir vaziyeti insanın havsalası almaz."[16]

Son sütun denizcilerin yaşama koşullarıyla ilgiliydi. Aşırı kalabalık köle gemilerinde onlara yatacak yer kalmazdı; alt güvertelerden yükselen pis kokuları solumak zorundaydılar; aralarında hastalanıp ölenlerin sayısı çoktu, bundan dolayı köle ticareti onlar için bakımevi değil "mütemadi ve muntazam bir mezar" olurdu. Philadelphia ve New York'ta yeniden kaleme alınanlar gibi Londra'daki metinde de "özel mülkiyetin" korunmasına ilişkin paragraf çıkarılmış, ancak broşürü inceleyenleri şeytani köle ticaretinin kaldırılması için eyleme geçmeye çağıran son cümleye dokunulmamıştı.[17]

---

15 Eski köle gemisi kaptanı ve artık tacir olan James Penny Haziran 1788'de verdiği ifadede yetişkinler için genişliğin "vasati otuz beş santim", çocuklar için de 30 santim tutulduğunu söylemişti. James Penny'nin ifadesi, 13 ve 16 Haziran 1788, kaynak *HCSP*, 68:39.

16 Alıntı Londra Komitesi'nin yalnız zamanda yayımladığı kitapçıktan alınmıştır: Alexander Falconbridge, *An Account of the Slave Trade on the Coast of Africa* (Londra, 1788).

17 Gemi tasviriyle ilgili Plymouth ve Londra Komiteleri arasında anlaşmazlık olduğu yönünde kanıtlar olmasına rağmen bunun içeriği belli değildir. William Elford sonradan özür dilediği "haşin" ifadelerle karşılık verdiği Londra Komitesi'nin "tarafımızdan neşredilen köle gemisi güvertesinin

"Birinci Sınıf Denizcilik Bilgisi"

Londra'da kölelik karşıtı komite kurulalı henüz bir ay dolmadan 1787 yılının Haziran ayında Clarkson ile diğer üyeler kendilerini bir çıkmazda buldular. Köle ticaretini kaldırmaya kararlıydılar, ne var ki bu konuda pek fazla şey bilmiyorlardı. Clarkson yüksek lisans tezini Cambridge'de kölelik üstüne yazmıştı, fakat yararlandığı kaynaklar sınırlıydı, ne kamuoyunu ne de "davalar delil olmazsa görülmez" anlayışının benimsendiği söylenen Parlamento üyelerini bilgilendirmeye yeterdi. 12 Haziran günü komitenin aldığı karara göre Clarkson, "Köle Ticareti mevzuunda malumat toplamak" üzere Bristol, Liverpool ve başka yerlere gidecekti.[18]

Clarkson kanıt toplamak için bir strateji tasarladı. Tarihçi, daha doğrusu sosyal tarihçi rolüne girecekti. Bristol ile Liverpool'daki tüccar lokalleriyle gümrükleri dolaşıp mürettebat listeleri gibi tarihi kayıtlardan ölüm oranlarını hesaplayacaktı. 20 bin denizcinin adını öğrenerek akıbetlerini araştıracaktı. Basılmış olsun ya da olmasın, sözleşme hükümleri, ücret anlaşmaları gibi belgeleri toplayarak denizcilik alanındaki istihdam koşullarını irdeleyecekti. En önemlisi, röportaj yapacak insanlar bulmak için rıhtım boylarında gezecekti. Sözlü tarihe dayanan bir yaklaşım benimsemişti; bundan beklenmedik bir şekilde alttakilerin kendi tarihi çıkacaktı.

25 Haziran 1787 günü Clarkson limanları dolaşmaya başladı; ilk durak Bristol'dı. Kente ayak bastığında ansızın neyle karşı karşıya olduğunu anlayınca bir an için umutsuzluğa kapılmıştı. Meydan okumak zorunda kalacağını bildiği çıkarcı zenginlerin gücünden çekiniyordu. Kanıt toplamaya kalktığı zaman canını yakacaklarını tahmin ediyordu. Acaba "bu işten sağ kurtulabilecek miyim," diye düşünmeyi bile göze almıştı. Aynı davaya baş koymuş Londra'daki eylemcilerden bazıları da bunu merak ediyorlardı herhalde, çünkü birkaç hafta sonra

planıyla alakalı tenkitleri" anlatır. Bkz. William Elford'dan James Phillips'e, 18 Mart 1789, Thompson-Clarkson MSS, cilt II, 93, Friends House Library, Londra.

18 12 Haziran 1787 tarihli toplantı, Minutes of the Abolition Committee, Add. Ms. 21254.

Bristol'daki arkadaşlarına mektup yazıp Clarkson'ın hâlâ sağ olup olmadığını sormuşlardı.[19]

Clarkson başlangıçta ziyareti boyunca kendisini ağırlayacak olan Quaker tarikatını ve onunla ittifak kuracak diğer cemaatleri aramıştı. Fakat sözüne güvenilir, "namuslu" tanıklarla, köle ticaretini ilk ağızdan bilen tacir ve kaptanlarla konuşmak istiyordu. Ne var ki bu insanlar niyetini öğrenince ondan uzak durmaya başlamışlardı. Sokakta yanından geçerken yolun karşısına geçiyorlardı. Clarkson'ın dediğine göre, "bir kurt, kaplan yahut vahşi başka bir hayvan görmüş gibi davranıyorlardı." Gemi sahipleriyle tacirler de kendi emirlerinde çalışanların onunla görüşmesini yasaklamıştı. Clarkson çok geçmeden "bu havaliden delil toplama ümidini kesmeye mecbur" kalmıştım. Elle tutulur deneyime ve bilgiye sahip tek bir grup kalmıştı geriye: adi denizciler.[20]

Clarkson günlüğüne köle ticaretinde çalışmış denizcilerle ilk karşılaşmalarını kaydetmişti. 3 Temmuz günü Avon Nehri'ni geçerken "kıçında Afrika yazan bir bot" görmüştü. Denizcilere eliyle işaret edip *Africa* adlı Gine gemisinden olup olmadıklarını sordu ve evet yanıtını aldı. Bunun üzerine, denizciler arasında ölüm oranlarının yüksek olmasından ötürü Afrika'ya gitmeye korkmuyor musunuz diye sordu. Aldığı karşılık nerede akşam orada sabah anlayışını ortaya koyuyordu. Adamlardan biri şöyle açıklamıştı: "Şayet alnıma Afrika'da ölmek yazılmışsa ölürüm, ama yazılmamışsa neden oraya gitmeyecekmişim. Şayet kaderimde yaşamak varsa, nerede olsa yaşarım." Sohbet dönmüş dolaşmış, Kingroad'da yelken açmayı bekleyen *Brothers* adındaki köle gemisine gelmişti. Gecikmenin nedeni "zalim herif" Kaptan Hewlett'ın tayfa bulmakta zorlanmasıydı. Kalabalık bir grup gemiye yazılmış, yeni efendilerinin nabzını ölçtükten sonra derhal tüymüşlerdi. Clarkson bu bilgiyi defterine not etti. Eğitiminin yeni bir evreye girdiğinin farkına varmış da olabilirdi.[21]

---

19 Clarkson, *History*, cilt I, 293-294, 367. Bu kısmın geri kalanındaki alıntılar bu iki ciltlik tarih kitabından derlenmiştir.

20 *Age.*, cilt I, 322, 344, 364.

21 "Clarkson's Journal of his Trip to the West Country", 25 Haziran - 25 Temmuz 1787, kaynak *Correspondence and Papers of Thomas Clarkson*, St. John's

Daha sonra onlarla yaptığı bu görüşmenin önemi üstüne kafa yoracaktı:

> Afrika mürettebatından bu zavallıcıkları gördüğüm zaman hissettiklerimi tarif edemem. Sayıları yediydi, hepsi gençti, aşağı yukarı 22, 23 yaşlarında ve güçlü kuvvetliydiler, hepsi *usta gemiciydi;* zannımca ömrümde gördüğüm en mükemmel adamlardı. Bunlardan bazılarının kader mahkûmu olduklarını ve şimdi ne kadar hevesli olsalar dahi bir daha memleketlerini görmelerinin asla mümkün olmayacağını düşündüğümde gark olduğum hisleri kimse tarif edemez. İlaveten bu kadar kuvvetli, dinç ve cesur, aynı zamanda da Fransız düşmanlarımızın armadasına mukavemet etmemizi sağlayan böyle asil insanların mahvının Britanya bayrağının şerefini nasıl düşürdüğünü de mütalaa ettim.

"Devletin bekçileri" olan bu adamları görünce eşcinsel arzuları ve milli duyguları kabaran Clarkson, bu duyarlılıkla bundan böyle denizcileri ve onların yaşadıkları deneyimi kölelik karşıtı hareketin merkezine oturtacaktı. Elde ettiği kanıt ve bilgileri giderek onlara daha çok dayandıracaktı, ne de olsa köle gemisinin alt güvertesine ancak onlar ışık tutabilirdi.

Clarkson çok geçmeden ilk muhbiri John Dean ile tanıştı; bu Siyah denizcinin ağır darbe yemiş sırtı, köle gemisinde çalışırken gördüğü tüyler ürpertici işkencenin kanıtıydı. Thompson adında İrlandalı bir birahaneciyle tanışmıştı; adam gece yarısından sabahın üçüne kadar onu Marsh Street'te denizcilerin takıldığı "müzik, dans, isyan, ayyaşlık ve küfürden" geçilmeyen batakhanelerin birinden diğerine götürdü. Kimi denizciler topal, kör, ülserli ve hummalıydı. William Lines'ın *Thomas* gemisinin birinci zabiti tarafından öldürüldüğünü orada öğrenmişti Clarkson. Mürettebat üyelerinin izine düşerek zabitin yakalanması ve vilayet mahkemesinde yargılanması için yeterli kanıt topladı ama "köle tacirlerinin haşin bakışları hariç" hiçbir şey elde edemedi. Böyle açık düşmanlık, kendileri açıkça tavır koymaktan ödleri kopan Bristol'daki kölelik kar-

College Library, Cambridge University. Bkz. *TSTD*, #17982 (*Africa*), #17985 (*Brothers*).

şıtı orta sınıfı ürkütmüştü. Öte yandan denizciler kendi gözleriyle gördükleri "türlü barbarlık manzaralarını" anlatmak için kölelik karşıtı adamın başına üşüşüyorlardı. Clarkson nihayet "köle ticaretinin dehşetine aşina" olan kimseleri bulmuştu.[22]

Clarkson'ın öğrendiğine göre *Africa* köle gemisi limana yeni dönmüştü, beraberinde bir de Kaptan Edward Robe tarafından fena halde hırpalanan Thomas adında bir adam getirmişti. Uzun bir araştırmanın ardından berbat durumdaki Thomas'ı bir pansiyonda buldu. Yaralarının verdiği acıyı dindirsin diye bacaklarıyla gövdesi fanilaya sarılmıştı. Thomas deli gibiydi, Clarkson'ın kim olduğunu çözemedi. Yabancı birinin yanında olmasından dolayı korkuya kapılıp telaşlandı. Avukat mıydı acaba? "Beni Kaptan Robe'un lehine ifade vermem için ikna etmeye mi geldiniz?" diye durmadan sorduğunu yazmıştı Clarkson. Yoksa onu öldürmeye mi gelmişti. "Hayır," demişti Clarkson, "Kaptan Robe aleyhine ifade ver de adam cezasını çeksin diye geldim." Thomas anlayamıyordu, belki kafasını toparlayamadığı, belki de bir beyefendinin kendisini desteklemesini aklı almadığı için. Adama yönelttiği sorulara yanıt alamayan Clarkson onun gemideki ahbaplarından topladığı bölük pörçük bilgileri bir araya getirdi. Thomas öyle sık dayak yemişti ki Robe'un elinden kurtulmak için köpekbalıklarıyla dolu denize atlayıp intihar etmeye kalkmıştı. Arkadaşları tarafından kurtarıldıktan sonra kaptan onu güverteye zincirlemiş, dayağa orada devam etmişti. Clarkson'ın ziyaretinden kısa bir süre sonra Thomas öldü, fakat taciz edilmiş, akli dengesini yitirmiş gemi doktoru yardımcısının hayali Clarkson'ın gözünün önünden "gece gündüz" hiç gitmeyecekti. Böyle karşılaşmalar onda "infial uyandırıyordu."[23]

Oğul Joseph Brooks ile *Brooks* gemisinin evi olan Liverpool'da daha beter uygulamalar görecekti, ne de olsa burası Bristol'dakilerin dört katı kadar köle gemisini barın-

22 Clarkson, *History*, c. I, 316, 323, 330, 359, 361, 365. Denizcilerin çoğu köle tacirlerinden korkar, Parlamento önünde ifade vermek istemezlerdi.

23 "Clarkson's Journal of his Trip to the West Country"; Thomas Clarkson, *The Impolicy of the Slave Trade* (Londra, 1788), 44-45; Clarkson, *History*, c. I, 301, 310-318.

dırırdı. Köle ticaretini kaldırmaya, dolayısıyla şehrin "şanını" alaşağı etmeye çalışan bir adamın şehre geldiği, üstelik her gece King's Arms tavernasında kalabalığın arasında yemek yediği haberi duyulunca meraklılar onunla konuşmak için yollara düşmüşlerdi. Bunların çoğu köle tacirleriyle kaptanlardı. Clarkson'la hararetli bir tartışmaya tutuştular, ağızların bozulup aşağılamaların ve tehditlerin gelmesi fazla uzun sürmedi. Clarkson yanında kölelik karşıtı Dr. Alexander Falconbridge'in olmasından memnundu; dört köle avına çıkmış "atletik ve kararlı görünen bir adamdı," kavgada bir iki yumruktan fazlasını sallayabilirdi. Clarkson ne zaman geceleri sokağa çıksa Falconbridge mutlaka "tam teçhizatlı" bir halde ona eşlik ediyordu. Gelen imzasız mektuplar Clarkson'a şehri derhal terk etmesini bildiriyordu. Fakat o bırakın şehri terk etmeyi, kaldığı pansiyonu değiştirmeye bile yanaşmadı, çünkü bu "ziyaretçilerimi arkadan vurmak olur ki bana yakışmaz, ayrıca davaya zarar verir," diye açıklamıştı.[24]

Liverpool'un köle tacirleriyle kaptanları ekseriyetle Clarkson'dan uzak durmaya başlamışlardı, bunu yapmayanlarsa onu öldürmeye çalışıyorlardı. Fırtınalı bir gün ikindi sularında içlerinden 2 ya da 3'ünü King's Arms tavernasında gördüğü 8-9 adam onu mendirekten aşağı atmaya kalkmışlardı. Ama Clarkson yılmadı, tam tersine her zamankinden daha kararlıydı. Kısa zamanda Peter Green adlı gemicinin ölümünden sorumlu olan tacirle, kaptanı ve yardımcısı aleyhine dava açmaya yetecek kadar kanıt topladığını düşünüyordu, gelgelelim Liverpool'daki dostları bu ihtimal karşısında paniğe kapıldılar: "Seni paramparça ederler, kaldığın evi ateşe verirler," diyorlardı. Kölelik karşıtı Dr. James Currie, faziletli kimseler yerine "en aşağı tabakadan gemicilerin" ifadesine başvurmayı tercih ettiği için Clarkson'ı eleştiriyordu. Mesele, Currie gibi köleliğe karşı olan "namuslu" insanların nüfuz sahibi köle tacirlerinden korkması ve konuşmaya yanaşmamasıydı. Aynısı Bristol'da da yaşanmıştı.[25]

---

24 Clarkson, *History*, c. I, 385-388, 409. Clarkson sonradan King's Arms'dan uzakta ikinci bir oda kiralamıştı, denizcilerle orada röportaj yapıp yazıyordu.

25 Clarkson, *History*, c. I, 407, 410; Ellen Gibson Wilson, *Thomas Clarkson: A Biography* (New York: St. Martins Press, 1990), 35.

Bu arada Clarkson'ın şehirde bulunma sebebine ilişkin haberler dolaşıyordu rıhtım boyunca; denizciler gördükleri gaddarca muameleyi anlatmak için ikişer üçer King's Arms tavernasına damlıyorlardı. "Başka kimse yanıma gelip bana ticarete dair hiçbir malumat vermese dahi bunlar [gemiciler] daima benimle konuşmaya, dertlerini anlatmaya can atıyorlardı, yegâne çareleri buydu sanki," diye yazmıştı Clarkson. Sonunda denizcilerin hem Bristol hem de Liverpool'da 9 dava açmasına yardım etti. Bunlardan hiçbiri mahkemede yargılanmasa da Clarkson bir yolunu bulup her birinde taciz edilen gemicilere veya ailelerine para ödenerek uzlaşma sağlanmasına özen göstermişti. Clarkson bu küçük zaferleri, suç delilini elinin altında tutmak için Atlantik'in ortasında bir gemide olacaklarken ücret karşılığı karada tuttuğu, hepsi denizci 19 tanık sayesinde kazanıyordu. Denizcilere uygulanan şiddete dayanarak köle ticaretinin "başından sonuna kadar barbar bir sistem" olduğu sonucuna varmıştı.[25]

Kendinden üçüncü şahıs olarak bahsettiği yazılarında Bristol ve Liverpool'daki denizcilerle yaşadığı deneyimleri şöyle özetliyordu: "Kanunla hiç alakası olmayan mutat bir şahsa üç ay zarfında çalıştıkları gemide zabitlerin gazabına maruz kalmış gemicilere tazminat ödenmesi için asgari altmış üç müracaatta bulunuldu." Bunlardan ikisi dışında hepsi köle gemilerinde çalışmıştı. Clarkson onların yalnızca anlattıklarından değil fiziksel durumlarından da etkilenmişti. Broşürün önsözünde John Dean ve başka gemicilerden edindiği kanıtlar için şöyle diyordu: "Şayet eziyet çekmiş vücutları ispat kabul edilecekse, evet, *bizzat gözlerimle* gördüm."[27]

İleriki yıllarda kölelik karşıtı hareket uğruna Clarkson'ın yaptığı her şeyi denizcilerle ilişkileri şekillendirecekti. Onlarla ilgili ilk ağızdan öğrendiği bilgiler iki kitabında önemli bir yer tutuyordu: Temmuz 1788'de yayımlanan *An Essay on the Impolicy of the African Slave Trade* ile Nisan 1789 tarihli *An Essay on the Comparative Efficiency of Regulation or Abolition as applied to the Slave Trade*. Fakat belki de bu açıdan

26 Clarkson, *History*, c. I, 392, 395, 300, 408, 438.

27 Clarkson, *An Essay on the Impolicy of the Slave Trade*, iii.

en önemlisi, açık denizlere seyahat etmiş kimselerle yapılmış 22 röportaja yer verdiği ve tam da Londra Komitesi'nin "Bir Köle Gemisinin Planı ve Kesitleri"ni hazırladığı tarihte, Nisan 1789'da yayımlanan *The Substance of the Evidence of Sundry Persons on the Slave-Trade Collected in the Course of a Tour Made in the Autumn of the Year 1788* adlı derlemeydi. Köle ticaretine ilişkin 11 Mayıs günü yapılacak oylamadan önce her ikisi de Parlamento üyelerine dağıtılmıştı. Röportaj yapılan 16 kişi köle ticaretinde görev almış, geri kalan 6'sıysa, çoğu Kraliyet Donanması'nın Afrika'da çıktığı devriye gezilerinde olmak üzere yakından gözleme imkânı bulmuştu. Köle gemilerinde çalışanların yarısı gemi hiyerarşisinin en alt kademesinden geliyordu; "pruvacı" (adi denizci) ya da "çocuk" (çırak) konumundaydılar. 2'si kaptandı, 6'sı da zabit veya usta işçiydi (ancak bunlardan 3'ü alt kademelerden yükselmiş kimselerdi).[28]

Brooks tasviri ve metnini denizcilerle yapılan röportajlarla yan yana koyup incelemek öğreticidir, çünkü burada Clarkson'ın Haziran 1787'de Londra Komitesi'nin verdiği görev uyarınca topladığı bilgiler en korkunç ayrıntılarıyla yer almaktadır. Denizciler bir köle gemisinde güvertelerin ambar, alt güverte, ana güverte şeklinde nasıl düzenlendiğini; erkek kölelerin birbirlerine nasıl zincirlendiğini; kölelerin dip güvertelere nasıl istiflendiğini; nasıl yemek yedirildiklerini; nasıl bekçilik edildiğini ve hareket etsinler diye nasıl zorla "dans" ettirildiklerini; ayrıca deniz tutması, salgın hastalık ve yüksek ölüm oranının hem kölelerin hem de denizcilerin yazgısı olduğunu bir bir anlatmışlardı. Ayrıca destekçilerinin ısrarla söylediği gibi köle ticaretinin denizciler açısından "bakımevi" değil mezarlık olduğunu belirtmişlerdi. *Brooks* tasvirine eşlik eden metinde bulunacak hemen her verinin Clarkson'ın broşürün hazırlanıp basılması ve dağıtılmasının hemen öncesinde denizcilerle yaptığı röportajlarda yer alması da son derece önemliydi.[29]

---

28 Clarkson'ın denizcilerden bilgi toplamak için Ağustos 1788'de ikinci bir geziye çıkması ve *Substance* içerisinde yer verdiği röportajların Bristol ve Liverpool dışında başka liman kentlerini ziyaret ederken edindiği bu izlenimlere dayanması önemlidir.

29 Clarkson, *History*, c. I, 329; *Sherborne Mercury*, 8 Aralık 1788 ve 1 Şubat 1790; alıntı yapan Oldfield, *Popular Politics and British Anti-Slavery*, 100. Oldfield

Giderek büyüyen kölelik karşıtı hareket içerisinde denizcinin bir merhamet nesnesi olarak ortaya çıkması kaderin acı bir cilvesiydi. Köle ticaretinde işlenen korkunç suçların birçoğunu denizciler işlemişti. Kuşkusuz Clarkson ile Londra Komitesi'nin üyeleri "mecruh Afrikalıların" içinde bulunduğu zor koşulları vurgulamaktan geri kalmıyorlardı, fakat *onların* köle gemisinde ve Ara Geçiş'te yaşadıkları hikâyeleri toplamaya çalışmadılar; oysa bu dönemde Londra, Liverpool ve Bristol'da bunu kolaylıkla yapabilirlerdi. Her şeyden önce kölelerin deneyimi tabana (kelimenin tam anlamıyla alt güvertelere) dayanan en derin tarihti; aslında *The Interesting Narrative of the Life of Olaudah Equiano or Gustavus Vassa, the African* adını verdiği ses getiren yaşamöyküsünü yayımladığında (1789) Olaudah Equiano Afrikalı sessizlerin sesinin eksikliğini ve bunun sonucunda ona duyulan ihtiyacı çok iyi anlamış görünür. Denizcilerin kör talihini vurgularken Clarkson ile kölelik karşıtı dava arkadaşlarının beklentisi, Britanya hükümetiyle kamuoyunun ırk ve milliyete dayanan bir çağrıya

---

köle gemisi tasvirinin "aslen kimin tarafından meydana getirildiğinin kesin olmadığını," belirtir (182). Ancak Clarkson'ın bunda önemli rol oynadığı belli. Kasım 1788'de Plymouth'a gitmişti, sonradan şöyle anlattı: Köle gemisiyle ilgili araştırmaların ve *Brooks* broşürünün Plymouth baskısında görülen metinde yer alan denizcilerle yaptığı röportajların bir kısmını üstlenecek "sair bir komisyon kurdum." Aynı zamanda orada Liverpool'dan denize açılmış ama artık Plymouth'da yaşayıp bakırcılık yapan William Dove'u bulmuş ve onunla röportaj yapmıştı. Plymouth Komitesi'ni kendi yaptıklarına benzer araştırmalar yapmaya teşvik etmişti, onlar da bunu yerine getirmişlerdi. Kölelik karşıtlarının düşmanı olanlar sonradan Clarkson'ın köle ticaretinde yaşanan istismarları ve gaddarlıkları abarttığını iddia ettikleri zaman, William Elford bunları çürütmek için yerel araştırmalara başvurdu: "Vaziyetleri sayesinde bu mevzuda toplamaya muvaffak oldukları delillerin tamamı Mr. Clarkson'ın anlattıklarını en müspet şekilde ve mebzul derecede ispat etmektedir." Yerel *Sherborne Mercury* gazetesinde adı geçen muhbirlerden ikisi, Kraliyet Donanması'nda komutan olan James Brown ve Thomas Bell, "kendilerine aksettirilen mühim istihbarat ve bunun devam edeceğine dair vaatte bulunulmasına" teşekkür etmişlerdi. Clarkson 1789 yılında *The Substance of the Evidence* adlı eserini yayına hazırlarken "doğuştan denizci" olan Bell'le röportaj yapmış, ayrıca onun kişisel belgelerini incelemişti. Bell ona *Nelly* köle gemisinde hem denizcilere hem kölelere çektirilen eziyeti, ayrıca gemide bulunan domuzların ister ölü olsun ister diri kölelerin etlerini nasıl kopardıklarına dair korkunç hikâyeler anlatmıştı.

cevap vereceği yönündeydi. Yine de tehlikeli bir kumardı, zira sınıfsal konumlarıyla fena halde alay edilmeden alt tabakadan denizcilerden bilgi kaynağı olarak yararlanılması söz konusu olamazdı. Bir gözlemcinin yazdığına göre, gemici Isaac Parker Mart 1790'da Avam Kamarası'nda görülen duruşmalara çıkarıldığında "bütün Komite mensupları kahkahadan kırılmıştı." Daha sonra kölelik yanlısı üyeler Parlamento üyesi kölelik karşıtı hareketin lideri William Wilberforce'a sataşarak "amirallerimiz ve şerefli adamlarımız aleyhine gemi bekçilerini, süpürücüleri ve güverte temizlikçilerini de getirecek misin hakikaten!" diye seslenmişlerdi. Parker yılmadan kısa ve öz konuşmuş, basit cümlelerle 1764 yılında *Black Joke* gemisinde Kaptan Thomas Marshall'ın yemek yemeyi kabul etmeyen köle çocuğu nasıl kırbaçlayıp işkenceden geçirdiğini ve öldürdüğünü tarif etmişti. Parker hakikati dile getirmişti; ayrıntılı ifadesi köle ticaretine yönelik soyut ahlaki suçlamaların o güne dek başaramadığı darbeyi vuracaktı.[30]

Genç, biraz toy, küçük burjuva, öğrenimini Cambridge'de görmüş bir vaiz olan Thomas Clarkson gemilerde ve köle ticareti yapılan limanların yer aldığı kıyı şehirlerinde şiddetlenen sınıf savaşıyla karşı karşıya kalmıştı. Korkusuzca denizcilerden yana tavır aldı. Böyle yapmakla hem gemicilerin güvenini kazandı hem de kölelik karşıtı harekette paha biçilmez bilgiler elde etti. Firarileri, sakatlananları, isyankârları, gemiyi terk edenleri, vicdan azabı çekenleri, kısaca köle ticaretini içeriden bilen ve anlatacak tüyler ürpertici hikâyeleri olan muhalifleri buldu. Onların anlattıklarının yardımıyla çoğu insanın soyut ve uzak bir mesele olarak gördüğü köle ticaretini somut, insani ve elle tutulur bir hale getirecekti. Clarkson'ın rıhtım boylarında yürüttüğü radikal araştırmacı gazetecilik örneklerinden yalnızca biriydi *Brooks*. Geniş çevrelerde büyük bir kışkırtıcı etki uyandırarak harekete, kendi deyişiyle, "birinci sınıf denizcilik bilgisi" getirmişti. Bu temel bir kazanımdı.[31]

30 "Extract of a letter received from England", *Pennsylvania Gazette*, 13 Nisan 1791; Isaac Parker'ın ifadesi, 1791, *HCSP*, 73:123-139.

31 Thomas Clarkson, *An Essay on the Comparative Efficiency of Regulation or Abolition as applied to the Slave Trade* (Londra: James Phillips, 1789), 32.

Tartışma Konusu *Brooks*

Köle ticareti karşıtları ve destekleyicileri 1788 ile 1792 yılları arasında genelde köle gemileri, özel olarak da *Brooks* gemisinin başrolü oynadığı hararetli bir tartışma başlattılar. Clarkson'ın denizciler arasında yürüttüğü araştırma sayesinde deneyim ve bilgi biçim değiştirmiş, proleter deneyimin yeniden yayılmasını mümkün kılmıştı. Clarkson önce köle ticaretinde yer almış denizciler ile insan ticareti hakkında soruşturma yürüten Parlamento üyeleri arasında, daha sonra da onlar ile çoğu kendi sahillerinin uzağında olup biten korkunç şeyleri öğrenmeye hevesli okuryazar şehirli kamuoyu arasında bağlantı kurmuştu. Denizcilerin hikâyelerini duyurmakla onların söze ve yazıya dökülmelerini, nutuklarda (William Wilberforce), konferanslarda (Samuel Taylor Coleridge), şiirlerde (Robert Southey, Hannah More), vaazlarda (Joseph Priestley), resimlemelerde (Isaac Cruikshank), Atlantik çevresinde mahkemede verilen ifadelerde, istatistiksel tablolarda, makalelerde, broşürlerde ve kitaplarda konu edilmelerini sağlamıştı. Tıpkı Clarkson'ın araştırmasının neredeyse bütün yönleri gibi köle gemisinin tasviri ve gerçekliği dört bir tarafa yayılmıştı. *Brooks* tasviri çoğaltılarak Paris, Edinburgh ve Glasgow'da, Atlantik ötesinde Philadelphia, New York ve Charleston'da, gazetelerin "bir köle gemisinde ıstırap çeken vatandaşlarımızın bakır levha üstüne zarif ve müessir tasvirlerinin" satıldığını bildirdiği Newport ve Rhode Island'ın başkenti Providence'da dağıtılıyordu. *Brooks* çağın başlıca görüntüsü haline gelmişti. Atlantik çevresindeki imza kampanyalarında kamusal alanlara, evlere ve tavernalara asılırdı.[32]

William Wilberforce'un köle gemisini incelerken türettiği unutulmaz bir söz vardı: "Ufacık bir odaya bunca perişanlı-

32 *The Newport Mercury*, 22 Şubat 1790, *The Providence Gazette; and Country Journal*, 6 Mart 1790. "Bu derece insaniyetsiz bir seyrüseferin ortadan kaldırılmasına muvafakat edecek son şahıs devlet olacaktır," diyerek *Brooks* tasviri karşısında tepkisini ortaya koyan South Carolina'dan bir din adamının merhametli ve basiretli sözleri için bkz. *Dunlap's American Daily Advertiser*, 2 Şubat 1792. Ayrıca bkz. Seymour Drescher, *Capitalism and Anti-Slavery: British Mobilization in Comparative Perspective* (New York: Oxford University Press, 1987), 24.

ğın sığacağı evvelden insanın havsalasına sığmazdı." Bu cümle stratejik konu seçimine ve üstesinden gelinecek göreve işaret ediyordu. Kölelik karşıtları ardı ardına köle gemisinde yaşanan dehşeti sorgulamayı sürdürüyorlardı: dayakları, gelişigüzel zulmü, kaptanın zorbalığını, hastalık ve ölümleri, kısaca, denizciler arasında kaldığı sürede Clarkson'ın tespit ettiği bütün temaları. Madem köle ticaretinin uzun zamandır ayakta kalmasının nedeni büyük şehirlerden çok uzaklarda yürütülmesiydi, ona karşı çıkanlar artık bu ticaretin pis kokan, acımasız gerçekliğinin geçiştirilemeyecek şekilde anlaşılmasını sağlamalıydılar.[33]

Bu hamleyi savuşturmaya çalışanlar, örneğin Parlamento oturumlarında ifade vermiş olan Liverpool'un resmi delegeleri, gözü pek bir tutumla köle gemisinin güvenli, modern ve sağlık koşullarına uygun bir teknoloji olduğunu savunuyorlardı. Köle ticaretinde eskiden kaptanlık yapmış, artık tacir olarak görev yapan Robert Norris Danışma Meclisi ve Parlamento üyelerine kölelerin temiz (tütsülenip kireç dökülmüş) bölmelerde kaldıklarını, kendilerine iyi yemek, bol müzik, şarkı ve dans olanakları sağlandığını, hatta tütün, brendi gibi lüks malzemeler, kadınlara da boncuklar verildiğini açıklamıştı. Esirler "yatak yahut hamaktan" daha sıhhatli olan "temiz döşek" üstünde yatıyorlardı. Üstüne üstlük Kaptan Norris çıplak tahtada yatma pahasına kendi şiltesinden bile feragat etmişti. Sıkışık olmaları sorun değildi, çünkü köleler "kendileri tercih ettikleri için birbirlerine yapışık yatıyorlardı." Başlarının üstünde "havadar kafesler" ve ayrıca gemiyi çepeçevre saran "havalandırma kapakları" sayesinde "temiz hava dolaşımı" mümkün oluyordu." Böylece Norris köle gemisini savunmak için elinden geleni yapmış oluyordu, fakat kölelik karşıtı tanıkların verdiği müthiş ifadelerin yanında onun anlattıkları kulağa saçma sapan geliyordu; bu da 12 Mayıs 1789 günkü ünlü konuşmasında

33 William Wilberforce'un Avam Kamarası'nda "Köle Ticaretinin Vahşeti Hakkında" yaptığı 12 Mayıs 1789 tarihli konuşma, *The Parliamentary History of England, From the Norman Conquest in 1066 to the year 1803* içinde, ed. William Cobbett (Londra: T. Curson Hansard, 1806-1820), 28 (1789-91). Ayrıca bkz. Seymour Drescher, "People and Parliament: The Rhetoric of the British Slave Trade", *Journal of Interdisciplinary History* 20 (1990), 561-580.

alay etme fırsatının Wilberforce'a gelmesi demekti. Norris'in sanki "tamamen zevk ve sefahat manzaralarıymış" gibi sözünü ettiği parfümlü odalara, leziz yemeklere ve güverte eğlencelerine ne demeli? Yoksa bu Afrikalılar "esaret altında tutulmanın hakikaten keyfini mi sürüyorlardı?"[34]

Ticaretten yana olanlar köle gemisi tartışmalarında giderek puan kaybediyorlardı, üstelik bunun farkındaydılar. Bu kendini iki türlü belli ediyordu: İlki hasımlarının dilini çabucak benimseyerek "insaniyet" namına konuşmalarıydı. Kölelerin satın alınması aslında insani bir çabaydı, çünkü satılmayanlar alışılageldiği üzere onları esir alan vahşi Afrikalılar tarafından katledilirlerdi. İngiliz köle gemilerinin yaptığı onların hayatını kurtarmaktı! Daha belirgin bir işaretse stratejik olarak geri çekilmeleriydi. Anlattıkları sürekli çürütülüp köle gemisinde yaşanan dehşetin kanıtları durmaksızın tekrarlanınca, köle ticareti yanlılarının temsilcileri "tacizler" olduğunu itiraf ederek, köleliğin toptan kaldırılmasını önleme çabasıyla yönetmelik hazırlanmasını desteklemeye başladılar. Bunun arkasından son çare olarak uzun zamandır tercih ettikleri ekonomik argümana başvurdular: İnsan ticaretinin üzücü sonuçları olabilirdi, ne var ki İngilizce konuşulan Atlantik ülkelerinde köle ticareti, daha doğrusu bütün kölelik sistemi Büyük Britanya'nın muazzam ekonomik çıkarlarını şiddetle destekliyordu. Liverpool, Bristol, Londra ve Manchester'dan gelen tacirler, imalatçılar ve işçiler, yazdıkları dilekçelerde, Afrika'da alışveriş ticaretin, sanayinin ve istihdamın sürekliliği için esastır diye açıklamışlardı. Bu alım satıma son vermek ya da pek çoklarının endişe ettiği gibi meydanı ezeli rakip Fransa'ya bırakmak akıl alır gibi değildi. Münakaşalar boyunca köle ticaretini savunanlar açısından kölelik karşıtlarının köle gemilerine yönelik saldırısını bertaraf etmenin en etkili yolu konuyu değiştirmekti.[35]

---

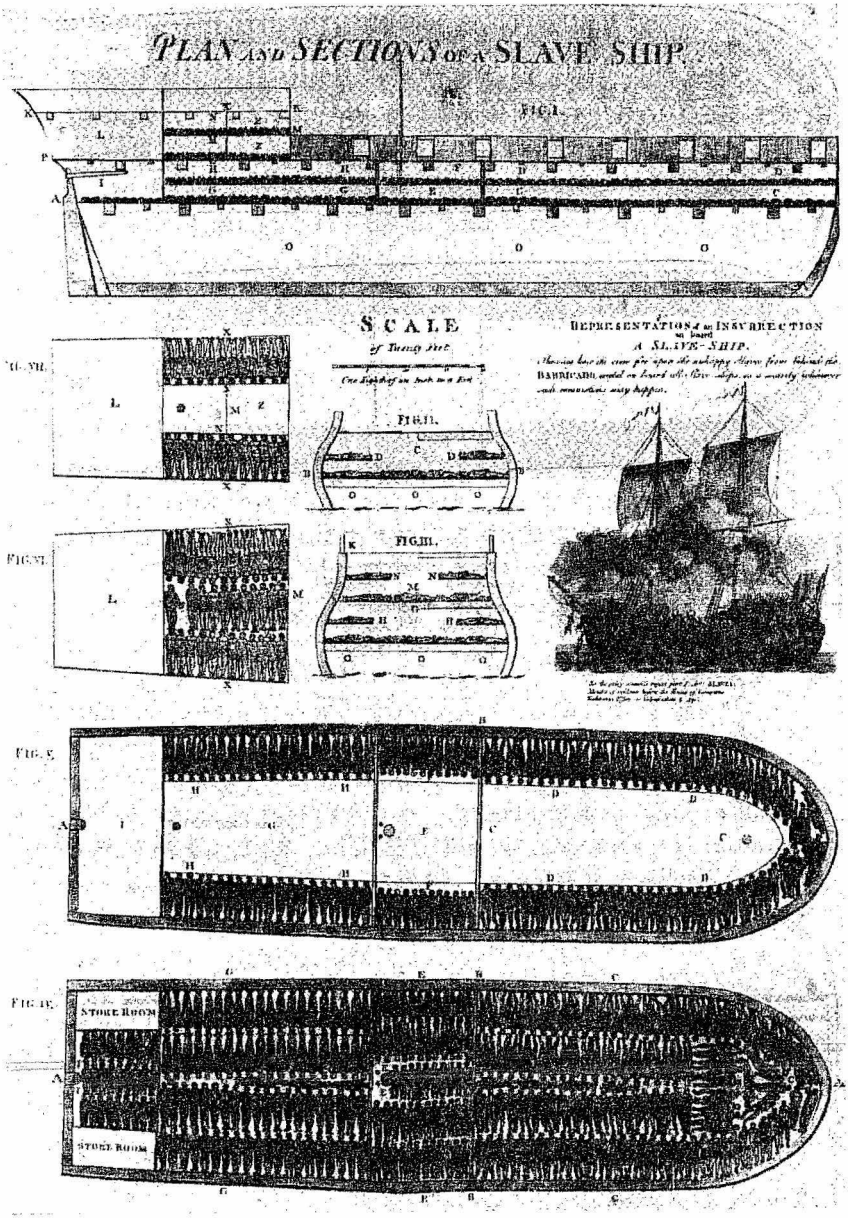
34 Robert Norris'in ifadesi, *HCSP*, 73:4-5, 8, 10; 69: 203.

35 Roger Anstey, *The Atlantic Slave Trade and Abolition, 1760-1810* (Londra, 1975), 293; Drescher, *Capitalism and Anti-Slavery*, 20; Hugh Thomas, *The Slave Trade: The Story of the African Slave Trade, 1440-1870* (New York: Simon and Schuster, 1999), 513-515; Adam Hochschild, *Bury the Chains: Prophets and Rebels in the Fight to Free an Empire's Slaves* (Boston: Houghton Mifflin, 2005), 153-158.

Başta *Brooks* olmak üzere genel olarak köle gemilerinin resimlemeleri Parlamento'daki tartışmalarda önemli yer tutmaktaydı. Bu nedenle Oxford Üniversitesi'ni temsil eden ılımlı bir Parlamento üyesi Sir William Dolben kalkar, Thames Nehri'nde demirli bir köle gemisine gider ve bütün hayatı değişir. Gemiye sıkış tıkış doldurulan "bedbaht zavallı biçarelerin" yazgısını ansızın gözünde canlandırınca, köle gemilerine yüklenen insanların sayısının azaltılması için bir kampanya başlatır. Aslında iyi bir hatip olan Charles James Fox Nisan 1791'de Avam Kamarası'nda konuşurken Ara Geçiş'in gerçekleri karşısında ne diyeceğini bilememiş, böylece diğer Parlamento üyelerine köle gemisinin yayımlanan kesitine bakmalarını istemişti, çünkü "sözün kafi gelmediği yerde gözün gördüğü, her şeye tercüman olurdu." Aradan fazla zaman geçmeden Lord Windham da aynı şekilde ticaretin doğurduğu acıları dile getirmekte zorlanıyordu: "Halbuki köle gemisinin maktası lisanın kifayetsizliğine çaredir, bu mevzuda münakaşa etme lüzumunu ortadan kaldırır."[36]

Brooks broşürü Clarkson'ın 1789 yılında bu dava uğruna 6 ay geçirdiği ve her fırsatta geminin resimlerini dağıttığı devrimci Paris'te de büyük ses getirmişti. Clarkson'ın aktardığına göre, Chartres piskoposu köle gemisini gördükten sonra köle ticareti hakkında "bundan daha barbarca ne olabilir, inanılır gibi değil," demişti. Aix piskoposu resmi ilk gördüğünde "öyle bir dehşete kapıldı ki nutku tutuldu." Fransız Devrimi'nin ünlü hatibi Kont Mirabeau resimden çok etkilenmiş ve hemen ağaç işi ustalarını çağırarak bunun bir maketini yapmalarını, içine "tahtadan küçük erkek ve kadın [figürleri] koymalarını ve oraya istiflenmiş köleleri temsilen hepsini siyaha boyamalarını" buyurmuştu. Ulusal Meclis'te köle gemisi aleyhinde yapacağı konuşmada yararlanmayı düşündüğü 90 santimlik min-

36 *Parliamentary Register* (Londra, 1788), c. 23, 606-607; Fox ve Windham'dan aktaran Clarkson, *History*, c. 1, 111, 187; c. 2, 326, 457. Ayrıca bkz. James W. LoGerfo, "Sir William Dolben and the 'Cause of Humanity'", *Eighteenth-Century Studies* 6 (1973), 431-451. Dolben Kanunu 1789 yılında gemicileri koruyan yeni maddelerle yenilendi, 1794 ve 1797 yıllarında değiştirildi, sonra da 1799'da krallığının 39. yılında III. George tarafından kalıcı hale getirildi (80 madde).



Brooks, ayaklanma sırasında.

yatürü yemek odasına yerleştirdi. Kral XVI. Louis birdenbire anlaşmazlık konusu haline geliveren insan eti ticareti hakkında bilgi edinmek için Maliye Bakanı ve devlet danışmanı Jacques Necker'den malzeme isteyince, danışman kendisine Clarkson'ın *The Impolicy of the African Slave Trade* adlı denemesiyle "Afrikalı imalatçıların numunelerini" getirmiş, ancak köle gemisinin krokisini vermemeyi daha uygun bulmuştu. "Majesteleri fevkalade müteessir olurdu, zaten keyifsizdi."[37]

Daha geniş kapsamlı kamuoyu tartışmalarında kölelik karşıtı radikaller köleleştirilmiş Afrikalıların yalnızca acılarını gözler önüne sermekle yetinilmesinden rahatsızdılar; o insanların köle gemilerinde karşılaştıkları koşullara karşı bireysel ve toplu eyleme geçip nasıl ayaklandıklarını da ayrıntılı olarak anlattılar. Kölelerin ayağa kalkıp isyan etme ve kendilerinden çalınan "hürriyeti" yeniden ele geçirme hakkını savunuyorlardı. Clarkson daha da ileri gitmiş, özgürlüklerini ilan eden kölelerin "kendileri için değiştirilmesi imkânsız İnsan Haklarını yerine getirme gayreti içine girdiklerini" iddia ederek Haiti Devrimi'ni de müdafaa etmişti. Ayaklanma olasılığı ve gerçekliği *Brooks* resimlemesine eşlik eden metnin içinde de belirtilmekteydi: Plymouth, Philadelphia ve New York broşürlerinde bundan bir kere, Londra baskısındaysa iki kere söz ediliyordu. Kölelik karşıtları kölelerin seyir halindeyken ayaklanma tasvirlerini de dahil etmek suretiyle görsel propagandalarına başka bir boyut kazandırmışlardı. Carl Bernard Wadstrom'un 1794'te Londra'da yayımlanan *An Essay on Colonization, particularly applied to the Western coast of Africa... in Two Parts* adlı çalışmasında yer alan "Bir Köle Gemisindeki İsyanın Temsili Resmi" barikatın arkasından asi kölelere ateş eden müretteba göstermekteydi; bu resim sonradan *Brooks* broşüründeki kesit çizimleri arasına girecekti.[38]

---

37 Clarkson, *History*, 151-155; "Clarkson's Journal of his Visit to France", 1789, Thomas Clarkson Collection, Robert W. Woodruff Library, Atlanta University Center, Atlanta. Birkaç yıl sonra Haziran 1814'te Calais'de yapılan bir kongre sırasında köle gemisi tasvirinin bir kopyası Clarkson tarafından Rus imparatoru I. Alexander'a takdim edildi. İmparator toplantıya gelirken yol boyunca kendisini deniz tuttuğunu, fakat *Brooks* tasvirinin "onu denizden daha fena tuttuğunu," söyleyecekti. Bkz. Wilson, *Thomas Clarkson*, 125.

38 Thomas Clarkson'dan Mirabeau Kontu'na, 9 Aralık 1789, Papers of Thomas Clarkson, Huntington Library, San Marino, California. Ayrıca bkz. Thomas

Yeni Tartışma

1790 senesinde gemiye ilişkin yeni bir dram Westminster'da halkın ilgi odağı olunca *Brooks* gemisinin tartışmadaki rolü daha da arttı. Parlamento'daki oturumlarda 1783-1784 arasında *Brooks* gemisinde birlikte denize açılmış Dr. Thomas Trotter ile Kaptan Clement Noble sorgulanacaktı. Doktor genç bir adamdı, Kraliyet Donanması'nda sıhhiyeci olarak görev yapmış, Amerika Savaşı'ndan sonra terhis olmuş, sonra da köle gemisine yazılmıştı. Yaşadığı deneyim karşısında dehşete düştüğünden artık bu ticarete karşı çıkıyordu.[39] Kaptan ikisinde zabit olmak üzere Afrika'ya dokuz sefer yapmıştı, bunlardan dördünde *Brooks* gemisinin başındaydı; geminin planı ve kesitleri o zamanlar henüz yayımlanmamıştı. Servet edinip gemi sahibi ve tacir olmuştu. Bu ticaretin ateşli bir savunucusuydu.[40]

Clarkson, *The True State of the Case, respecting the Insurrection at St. Domingo* (Ipswich, 1792), 8.

39 Thomas Trotter'ın ifadesi, 1790, *HCSP*, 73:81-101. Trotter 1785 yılında kölelik karşıtı hareketin yükselişinden önce denizciler ile Afrikalı kölelerin gemide başlarından geçenleri karşılaştırdığı bir kitapçık yayımlayarak gemi deneyimlerini bir kez daha aktarmıştı. Bkz. *Observations on the Scurvy, with a Review of the Theories lately advanced on that Disease; and the Theories of Dr. Milman refuted from Practice* (Londra, 1785; Philadelphia, 1793).

40 Clement Noble'ın ifadesi, 1790, *HCSP*, 73:109-121. Noble ailesinin ticarette önemli bir yeri vardı. Muhtemelen Clement'in babası ya da amcası olan William Noble 1769-1770 seferinde *Corsican Hero* gemisinin kaptanıydı; Clement'in de gemide (zabit olarak) bulunduğu anlaşılıyor, çünkü sonunda kumandayı ele geçirecekti. O da babası ya da amcasının yaptığını yapacak, birkaç yıl sonra *Brooks* gemisine akrabalarını, muhtemelen kendi oğullarını alacaktı. Mürettebat listeleri Joseph Noble'ın 1783-1784 arasında onunla sefere çıktığını, 1784-1785 arasında gemiyi William Noble ile birlikte idare ettiğini göstermektedir. Anlaşıldığına göre birkaç yıl geçtikten sonra Joseph kendi gemisine sahip olmuştu, çünkü 1790'da Liverpool'dan Altın Sahili'ne yol alan *Abigail*'in kaptanı olarak çıkar karşımıza. Başka bir James Noble da 1792'de Liverpool'dan demir alan köle gemisi *Tamazin*'in kaptanıydı. Köle ticareti hakkındaki bilgilerin bir kısmı dede Kaptan Noble tarafından kaleme alınan "ticaret kitabı" ile aktarılmıştı besbelli. Bkz. "A Muster Roll for the Brooks, Clement Noble, from Africa and Jamaica", Port of Liverpool, 6 Ekim 1784, BT (Board of Trade) 98/44, NA; "A Muster Roll for the Brooks, Clement Noble, from Africa and Jamaica", Port of Liverpool, 29 Nisan 1786, BT 98/46; Letter of Instructions from Mathew Strong to Captain Richard Smyth of the ship *Corsican Hero*, 19 Ocak 1771, 380 TUO 4/4), David Tuohy Papers, LRO (ticaret kitabı). William, Joseph ve James için bkz. *TSTD*, #90589, #90655, #80008, #83702.

Trotter sanki *Brooks* broşürünün sözlü ayrıntılarına katkıda bulunurcasına komiteye alt güvertelerdeki koşulların berbat olduğunu anlattı. Köleler her sabah ikinci kaptan tarafından paketlenir ve "adeta birbirlerinin içine geçirilerek kilitlenir," diye tarif ediyordu. Yerinden kımıldayan olursa kamçı darbesiyle hizaya sokulurdu. Ortaya çıkan sonuç, birbirlerine sımsıkı yapışmış insan yığınıydı, o kadar ki her gün aşağı inen Trotter'ın "üstlerine basmadan aralarından geçmesine imkân yoktu." Dahası kapalı yere tıkılmak kölelerin zar zor nefes almalarına ve "havasız kalma endişesi" içinde yaşamalarına sebep olurdu. Bazılarının oksijensizlikten öldüğüne inanıyordu. Trotter aynı zamanda *Brooks* gemisinde yapılan "dans" hakkında da bir şeyler söylemişti. Prangaya vurulmuş bu insanlara "ayağa kalkmaları ve yerine getirebildikleri hareketleri yapmaları emredilirdi." Direnenler "kamçıyı yiyince buna mecbur kalırdı" ama yine de direnmeye devam edenler çıkardı, hatta "böyle sert bir cezaya rağmen itiraz ederlerdi."[41]

Sorgulanma sırası Kaptan Noble'a gelmişti. Hiç kuşkusuz *Brooks*'un grafik çizimlerini görmüş olan birinin her bir köleye ne kadar alan ayrılırdı sorusuna Noble'ın verdiği cevap şuydu: "Yer ne kadardı bilmem, hiç ölçmedim, ne kadar alana sığdıklarını da hesaplamadım. Daima yatacak kadar yerleri vardı, bunun üç katı daha fazla alana sahip olsalardı dahi birbirlerine yapışık yatacaklardı; odanın daha yarısı dolmadan bile hep böyle yaparlardı." Alt güvertede koşulların iyi olduğunu söylüyordu, o bilmeyecekti de kim bilecekti, bazı kaptanların tersine sık sık aşağı inerdi. Bazı kölelerin gemiye ilk bindiklerinde keyiflerinin kaçtığını teslim ediyordu, "ama ekseriyetle bu halden çıkmaları uzun sürmez, gemide geçirdikleri zaman zarfında ekseriya neşeli olurlardı" Trotter'ın aksine, erkek köleler "dans etmeye bayılır," diye eklemişti. Birkaçının surat astığı doğruydu, zabitlerden biri onları "dansa ikna etmek" zorunda kalabilirdi. Eğer ikna olmazlarsa, "canları ne istiyorsa onu yapmalarına müsaade edilirdi."[42]

Trotter güç kullanmakla ilgili olarak, tıpkı Afrikalı esirler gibi denizcilere de "karakteri bu ticarete pek münasip" bir zor-

41 Trotter, *Observations on the Scurvy*, 19-20; Trotter'ın ifadesi, *HCSP*, 85, 87.

42 *Age.*, 119, 117, 120.

ba tarafından eziyet çektirildiğini söylüyordu. Bir keresinde Kaptan Noble'ın daha önceki bir seferinde kendi akıl edip denizcinin birine uyguladığı ceza şekliyle başka kaptanlara böbürlendiğini duymuştu. Kaptan gemide kendi hesabına (özel ticaret) Batı Hint Adaları'nda satmak üzere bir düzine kadar küçük, egzotik Afrika kuşu taşıyordu. Kuşlar ölünce kaptan onları Philadelphia'dan gelen asi denizcinin öldürdüğünden kuşkulanmıştı. Adamın kırbaçlanıp 12 gün boyunca direklerden birine bağlanmasını, bu süre içerisinde ona her gün ölen minik kuşlardan birinin yedirilmesini buyurdu (kuşların büyüklüğü serçeyle ardıçkuşu arasındaydı). Noble güç gösterisi yapmak için bu kısa öyküyü "kafa derisi yüzen bir Yerliyi utandıracak kadar gurur ve memnuniyet" içinde anlatmıştı. Lafını bitirdiğinde kaptanın dostları tezahüratta bulundular, "müstesna bir ceza icat ettiği için onu alkışlıyorlardı." Trotter ise bu "alçakça barbarlık" karşısında afallamıştı. Ek olarak, kendi çıktığı seferde birkaç denizcinin "merhametsizce kırbaçlandığını" ve Noble'ın kötü muamelesinin onları neredeyse isyana kışkırttığını belirtti.[43]

Onun sözlerine karşılık Kaptan Noble kendini makul ve insaniyetli bir kimse, mutlu bir gemiyi idare eden biri olarak tanıttı. Denizcilerine de kölelerine de iyi davranırdı, bundan dolayı gemisinde ölüm oranı düşük seviyede seyrediyordu. Trotter ile birlikte çıktıkları seferde yalnızca 3 denizci kaybetmişti, biri suçiçeği geçiriyordu, biri boğularak, biri de "eceliyle" ölmüştü. 58 köleden olmuştu, muhtemelen bunun sebebi Dr. Trotter'ın "vazifesinde ihmalkâr tavrı ve kıyafetine daha çok vakit ayırmasıydı." (Trotter şıklık budalası mıydı?) Noble elinin altındaki hiçbir kölenin "ıslah" yüzünden ölmediğini iddia ediyordu. "Köleleri taciz ettiği ve şahsıma küstahlık ettiği için bir gemiciyi disipline soktuğumu hatırlıyorum, galiba o seferde sadece o zaman denizcilerden biri kırbaç yemişti." Aslında çok iyi ve nazik bir reisti ki gemicileri bir seferi tamamladıktan sonra tekrar onunla yelken açmak isterlerdi. Kendinden

43 Trotter'ın ifadesi, *HCSP*, 88-89. Noble "çok belalı azılı bir adamın" kendisini öldürmek istediğinden emindi, haklı da olabilirdi. Bkz. Noble'ın ifadesi, *HCSP*, 113.

emin bir tavırla "bunun aksine tek bir emsal" gösterilemeyeceğini söyledi.[44]

Ne yazık ki *Brooks*'un personel listeleri kaptan ile tayfalar arasındaki ilişkiler konusunda Trotter'ın anlattıklarını destekliyordu, çünkü kaptan sıfatıyla çıktığı üç seferde 162 kişilik mürettebatından yalnızca 13'ü bir sonraki seyahate adını yazdırmıştı, üstelik bunların çoğu zabitler (özel teşvik alırlardı), aile üyeleri ya da başka seçenekleri olmayan çıraklardı. Kaptanın hafızasının Parlamento komitesinin huzurunda onu yanılttığını söylemek yanlış olmaz, ancak yalan söylediğini belirtmek daha doğru olur.'[45]

Trotter ifadesi boyunca *Brooks* diyagramının ötesine geçerek, sırtüstü yatan, yüzleri belirsiz esirlerin bazılarına hayat vermişti. Sözlü tarihi Parlamento komitesine getirmekle Clarkson'ın izinden gitmiş oluyordu. Gemiye getirilen erkeklerle, kadınlarla ve çocuklarla konuşmuştu, kimiyle İngilizce kimiyle işaret diliyle (o buna "el kol hareketi" diyordu), kimiyle de tercümanlar aracılığıyla. "Getirilen birkaç köleye neden köle edildiklerini sual etmedim," diye anlatıyordu. Trotter *Brooks* gemisine getirilenlerin belli başlı iki etnik gruba ayrıldığını kaydetmişti; Afrika'da bunların arasındaki düşmanlığın uzun

---

44 Noble'ın ifadesi, *HCSP*, 110, 112.

45 Noble 162 adama kumanda ediyordu; ilk iki seferinde 118 kişi vardı, ama 11'i ölünce başka bir sefer için geride 107 kişi kalmıştı. İlk seferde (1781-1783) onun için çalışanlar yeniden Noble'ın kumandasına girmek üzere iki kere fırsat bulmuş, böylece 168 olmuşlardı. Mürettebat listelerinde bunlardan yalnızca 13'ünün adına peş peşe rastlanır, ama bu küçük rakam bile mürettebatın sürekliliğini vurgulamaya yeter. İkisinin (John Davis ile John Shaw) zabit olduğu anlaşılır. Joseph Noble kaptanın oğluydu galiba; diğer 4'ünün, ailelerinin çırak olarak gemiye verdiği "çocuklar" olduğu görülür. Geri kalan 6'sından 3'ünün adları sık duyulan cinstendir (John Jones, Edward Jones ve John Smith), dolayısıyla bunların aynı kimselere ait olup olmadığını kesin olarak söyleyemeyiz. O zaman geriye Kaptan Noble ile sefere çıkmak üzere adlarını yazdırdıklarını kesinlikle söyleyebileceğimiz 3 adam kalıyor: Peter Cummins ile Robert Hartshorn hem ikinci sefere hem de üçüncüsüne katılmışlardı. Üçüncü adam Pat Clarke ise ilk ve ikinci seferlerde vardı, ancak sonradan fikrini değiştirmiş olmalı ki Jamaika'nın Kingston limanında Noble'ı terk ederek firar etmişti. Bkz. Noble'ın ifadesi, *HCSP*, 112; "A Muster Roll for the Brooks, Clement Noble, from Africa and Jamaica", Port of Liverpool, 15 Nisan 1783, Board of Trade (BT) 98/43; "A Muster Roll for the Brooks", 6 Ekim 1784, BT 98/44; "A Muster Roll for the Brooks", 29 Nisan 1786, BT 98/46.

bir tarihi vardı: kıyıdaki Fanteler ile onun "Duncolar" dediği, aslında iç kısımlardan gelen Chambalar ("Dunco" Fante dilinde "aptal adam" demektir). Siyah aracılara "hangi yolla olursa olsun, kendisine köle bulmaları için" sıkıştıran, onları satma hakkını kendinde gören ve nasıl köle alındıklarını araştırmayan Kaptan Noble'ın tersine, Trotter gemiye nasıl geldiklerini soruyor ve çoğunun kaçırıldığını öğreniyordu. Yalan yere "savaş esirleri" olarak nitelendirilirlerdi. Aynı zamanda ailelerinden ve yurtlarından ayrılmanın umutlarını kırdığını keşfetmişti. Geceleri kölelerin "azap ifade eden bir şey, ulumaya benzeyen bir ses" çıkardıkları gelirdi Trotter'ın kulağına. Tercümanlık yapan kadına bunun sebebini sormuştu. O da rüyalarında kendilerini yuvalarında, sevdikleriyle birlikte görenler uyanıp da berbat bir geminin alt güvertelerinde olduklarını görünce, derinden gelen bu çığlığı atarlar diye açıklamıştı.[46]

Doktorun *Brooks*'la ilgili anlattıkları bir buçuk yıl önce yayımlanan broşürdeki resimleri destekleyen kölelik karşıtı metinde yazanlarla benzerlikler taşıyordu. İşlenen başlıca temalar denizcilerin ve daha önemlisi kölelerin gördüğü muamele, bunlardan ikincisinin nasıl prangaya vurulup daracık bir alana sıkıştırıldığı; nasıl örgütlendikleri; nasıl sağ kaldıkları ya da kalmadıklarıydı. Benzerlikler tesadüf değildi. Trotter'ın Mayıs 1790'da Avam Kamarası'nda Özel Komisyon önünde kürsüye çıktığı tarihte, kölelik karşıtı hareket bu temalara dikkat çekerek köle ticaretine ilişkin kamuoyundaki söylemi çoktan şekillendirmiş bulunuyordu. Kaderin garip cilvesiyle Brooks broşürü *Brooks* gemisinde tam olarak neler yaşandığı konusunda kamuoyunun gözünü açmaya yardım etmişti. Thomas Clarkson ile kölelik karşıtı arkadaşları "Bir Köle Gemisinin Planı ve Kesitleri"ni Parlamento'ya dağıtalı çok olmuştu; dahası William Wilberforce ve diğer Parlamento üyeleriyle birlikte çalışmış ve daha önceki bilgilerine dayanarak Trotter,

46 Kaptan John Adams, *Sketches taken during Ten Voyages to Africa, Between the Years 1786 and 1800; including Observations on the Country between Cape Palmas and the River Congo; and Cursory Remarks on the Physical and Moral Character of the Inhabitants* (Londra, 1823; yeni basım New York: Johnson Reprint Corporation, 1970), 9.

Noble ve daha başka tanıklara yöneltilecek birtakım sorular hazırlamışlardı. Bunlar yükleme, alan tahsisi, sosyal alışkanlıklar ve gerek denizcilere gerekse kölelere gösterilen muamele hakkındaydı.

Darbe Vurmak

Clarkson her zaman *Brooks* resimlerinin gücünün, öncelikle bakanları kendilerini köle gemisinin alt güvertesindeki "mağdur Afrikalılar" ile özdeşleştirmeye ve dertlerini anlamaya sevk etme kabiliyetinden geldiğini savunmuştu. Broşür, "gören şahsa Ara Geçiş'te Afrikalıların çektikleri ıstırap hakkında fikir vermek maksadıyla hazırlanmıştı ve buna aşina olanlar orada yaşanan sefalete dair derhal bir hükme varabilirdi." Dolayısıyla resmi inceleyen kimse altüst olur, köle ticaretiyle ilgili tartışmaya katılmak için harekete geçerdi, hem de bunu Thomas Cooper'ın umut ettiği gibi, neyle karşı karşıya olduğuna dair yeni ve daha insani bir anlayışla yapardı. Nakliyatın korkunç yönlerini yansıtan resim, görenin duygularına yönelerek sorunu belleğine kazırdı: "Istırap çekenler namına merhamet gözyaşları dökmelerini ve o ıstırabı kalplerinde hissetmelerini sağlardı." Böylelikle çizim "hemen idrak edilen ama tahammül edilemeyen bir lisana" dönüşmüştü. Clarkson bu sayede modern bilimcilerin kölelik karşıtı hareketin "ikonografik fotoğrafı" ve "görsel kimliği" hakkında söylediklerini öngörmüş oluyordu.[47]

Clarkson etki uyandırma konusunda kuşkusuz haklıydı. Ne de olsa broşürü elden ele dağıtarak, orada görülenler ve yazanlarla ilgili pek çok kimseyle konuşan yine kendisiydi. Görüntüden örgütlenme aracı olarak yararlandığı için insanları nasıl vurduğunu, uyandırdığı duygularla anlayışı nasıl geliştirebileceğini bilmesi gerekiyordu. Bu nedenle *Brooks*'un anlamlarını yorumlayan kişi olarak başköşeye konmayı hak etmektedir. Ne var ki bu kadar söze ve hakkının teslim edilmesine rağmen Clarkson görüntünün gücünü tam olarak açıklamamıştı. Gö-

47 Clarkson, *History*, c. II, 187; Lapsansky, "Graphic Discord", 202; Oldfield, *Popular Politics and British Anti-Slavery*, 163.

rüntünün Clarkson'ın kavradığı fakat üzerinde pek durmadığı başka bir boyutu vardı.

Plymouth baskısının ilk kullandığı başlıkta "Bir AFRİKA GEMİSİNDE KARADERİLİLERE Ton Başına Sadece Bir Nispetinde Tahsis Edilen Alt Güvertenin Krokisi" yazıyordu. Orana, geminin taşıma kapasitesine göre ton başına düşen insan sayısına yapılan vurgu, özellikle Temmuz 1788'de, *Brooks* resimlerinin çizilmesinden 4 ay önce kraliyet tarafından onaylanmış Dolben Kanunu ya da Köle Nakliye Yönetmeliği etrafında sürdürülen tartışmalara gönderme yapıyordu. Tartışmanın temelinde köle ticaretinin kârlılığı yatıyordu. *Brooks* resimleriyle metni yalnızca *Substance of the Evidence* adlı çalışmada derlenip yayımlanan röportajlar ışığında okunmakla kalmamalı, aynı zamanda köle gemisinin görüntüsünün ilk yayımlandığı sırada Clarkson'ın yazmakta olduğu *An Essay on the Comparative Efficiency of Regulation or Abolition as applied to the Slave Trade* adlı kitapçıkla birlikte değerlendirilmelidir.

Clarkson kitapçığın giriş bölümünde, Liverpool temsilcilerinin 1788 yılında Avam Kamarası önünde köle ticaretindeki çıkarlarıyla ilgili sözlerine yer vermişti. "Liverpool Tacirleri Müşaviri" Mr. Piggot, "bir tona bir adam... aslında ticaretin kaldırılması manasına gelir," demişti. Diğer delegeler de aynı nakaratı okuyorlardı. Robert Norris ise bire bir demek "hiç kâr etmemek" anlamına gelir diye eklemişti. Alexander Dalziel köle ticaretinin halihazırda düşüşe geçtiğini ve taşınacak köle sayısına kısıtlama getirilmesinin "buna yardım etmek" olduğunu ileri sürüyordu. James Penny ton başına iki köleden daha az yük taşınırsa "ticaretten avantaj elde etmek" imkânsız hale gelir diyerek bire bir buçuk veya bire bir oranı ticaretin kaldırılmasına eşdeğer görüyordu. John Tarleton "*ton başına ikinin altında* olursa bunun *Afrika köle ticaretini* tamamen durduracağını söylemek üzere *Liverpool Tacirleri tarafından yetkilendirildiğini* (kendisinin de aynı kanaatte olduğunu)" açıklamıştı. John Matthews ise 100 tonluk bir gemide bire iki buçuk olursa (artı £761.5.6); bire ikide (artı £180.3.6); bir buçuğa birde (eksi £206.19.9) ve bire bir olduğu (eksi £590.1.0) gibi kâr ve zarar tahmininde bulunduğu ayrıntılı bir hesap

ortaya koymuştu. Dolayısıyla Liverpool delegeleri yönetmeliğe karşıydılar, zaten ton başına köle oranını ilk 100 ton için beşte üçe, onun üstündeki tonajlarda bire bir'e indiren Dolben Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle kısmen zarar görmüşlerdi. Fakat çok geçmeden akıntıyı durduramadıklarına göre onun doğrultusunda yüzmeye karar vermişler ve ticaretin hepten kaldırılmasına fırsat vermemek için sınırlı reform ve düzenlemeyi kabullenmişlerdi.

Brooks broşürü sadece köle ticaretinin değil, bir o kadar da köle ticaretinde sözümona daha insancıl hale getirmek amacıyla yapılan düzenlemelerin de bir eleştirisiydi. Diyagram Afrika'dan Amerika'ya çok yakın tarihte nakledilmiş 609 köleyi değil daha az, daha insani bir rakam olan 482 köleyi göstermekteydi. Clarkson'ın kitapçığında olduğu gibi, düzenlemenin bile korkunç olduğuna işaret ediliyordu. Clarkson'a göre broşüre bakan pek çok kimse "bizzat düzenlemenin tam bir barbarlık olduğuna kanaat getirmişti."[48]

"Barbarlık" kavramı *Brooks* broşürünün altında yatan gizli anlamı anlamanın anahtarıdır. Matthew Carey resmi "köle ticaretinin barbarlığını çarpıcı bir şekilde ortaya koyan illüstrasyon," diye yorumlamıştı. Chartres piskoposuysa *Brooks* köle ticaretinin barbarlığına ilişkin bütün rivayetleri inanılır hale getirdiğinden dem vuruyordu. Bu rivayetlerin çoğunu, kendi gösterdikleri muameleyi de barbarca diye nitelendiren denizciler yaymıştı. Clarkson bunları dinledikten sonra insan eti ticaretinin tepeden tırnağa barbarlık olduğu sonucuna varmıştı. Ancak köleliğin kaldırılmasıyla "köle ticaretindeki barbarlık membaı ebediyen kurutmak" mümkün olabilirdi. Bu

48 Clarkson, *History*, c. II, 115. 18. yüzyıl sonlarında "vahşi", "barbar" ve "medeni" gibi terimler sosyal ilerleme ve gelişim teorisini, diğer bir deyişle, insan evriminin en yüksek aşamasını temsil eden Avrupa uygarlığının en tepede yer aldığı tarihin kademeli ilerleme kuramını çağrıştırırdı. Avrupalılar imparatorluklar kurup dünya halklarına boyun eğdirdiklerinden beri "vahşet" ve "barbarlık" çığlıkları yankılanırdı. Bu anlayış içerisinde ticaret erdemli bir yol ve Avrupalı olmayan dünyayı uygarlaştırma aracı olarak görülürdü. Dünyada Avrupa ile ticaret yapan bölgeler arttıkça daha az "vahşi" ve daha az "barbar" olacak, yani Avrupa'ya daha çok benzeyeceklerdi. Bkz. Philip Gould, *Barbaric Traffic: Commerce and Antislavery in the Eighteenth-Century Atlantic World* (Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 2003).

azgın, zalim barbarlığın aracıları kimlerdi? Ya da aynı soruyu başka türlü sorarsak, bu dehşet dolu gemiyi kim akıl etmişti? Kim tasarlamıştı? İnsanları gemiye böyle istifleme yöntemini kim icat etmişti? *Brooks* yalnızca "merhamet gözyaşları" akıtmakla kalmamış, ahlaki şaşkınlık yaşatmıştı.[49]

Bu soruların gücü *Brooks* görüntüleri geliştirildikçe artıyordu. Kölelikle Mücadele Derneği'nin yalvaran köle sembolü Plymouth broşüründen, içeriğindeki metinden "dost mahlûkat" göndermesi çıkarılınca, metin ve hatta başlıklar kısaltılıp sonunda tamamen kaldırılınca, *Brooks* tasvirine bakanlar kölelik karşıtı bir propagandayla karşı karşıya olduklarını anlamazlardı. Bir gemi mühendisinin bir köle taciri hesabına yaptığı çalışmaya baktıklarını sanırlardı. Belirsizlik kölelik karşıtı hareketin işine geliyordu, bu sayede düşmanlarını şeytan gibi gösterebiliyorlardı. Hem neticede kim barbardı? Ne Afrikalılardı elbet, ne de teknik bilgilerine rağmen köle ticaretinin ikinci kurbanları oldukları anlaşılan denizciler.

Denizcilerin üstüne basa basa Clarkson'a söyledikleri gibi, şiddetin, zulmün, işkencenin ve dehşetin siyasal aracı köle gemisinin kaptanıydı. *An Essay on Comparative Efficiency* kitabında Clarkson köle gemisi kaptanını "arzın en namert adamı," diye lanetlemişti. Kaptan Clement Noble istediği kadar kendi gemisinde "yer ne kadardı bilmem, hiç ölçmedim, ne kadar alana sığdıklarını da hesaplamadım," desin, *Brooks* gemisinin diyagramında da görüldüğü üzere, yüzlercesini daracık alana sığıştırmasını bildiği kesindi. Bunu o kadar düzenli bir biçimde yapmıyordu, belki de bilimsel bilgiden çok kendi deneyiminden yararlanıyordu, ama yapıyordu hem de zor kullanarak ve kâr elde ederek. Thomas Trotter'a bakılırsa bir "barbarlık" pratisyeniydi.[50]

Kaptanın başında çok daha büyük, çok daha yaman bir barbar vardı: O da işvereni, Clarkson'ın ölümüne kavgaya giriştiği bir tacirdi. *An Essay on Comparative Efficiency* adlı çalışmasında Clarkson kamuoyunun bütün kesimlerine seslenmişti, bir tek kesim hariç: her şeyi göze alarak kendisini öldürmeye

49 Clarkson, *An Essay on the Comparative Efficiency*, 58.
50 *Age.*, 48.

kalkışan "köle tacirleri". *Brooks*'un ardındaki gizli araç, işkence aletinin yaratıcısı köle taciri. Gemiyi akıl edip inşa ettiren oydu, sosyal düzenin nihai mimarı, ticaretin düzenleyicisi ve barbarlıktan kâr elde eden de yine oydu.[51]

Tacirin şiddetinin iki yönü vardı, kullanışlı ve kavramsal. İkisi de köle gemisinin küresel emek pazarına "köle" imal eden makine olarak işlemesinin esasıydı. Köleleştirme şiddeti ile tecrit şiddeti birlikte gelişir ve birbirine güç verirdi. Ele geçirilip köleleştirilerek nakledilen ve sömürülen bedenlerin sayısı çoğaldıkça, tacirler kısa ve uzun vadeli emek ihtiyacını hesaplamayı, işgücünün köle gemilerine, plantasyonlara, piyasalara ve Atlantik kapitalist sisteminin tamamına doğru uluslar aşırı akışını ayarlamayı ve düzenlemeyi öğrendiler.[52]

Brooks gemisi resminin marifeti, ikisi de çarpık endüstriyel niteliğe bürünmüş iki türlü şiddeti gözler önüne sererek eleştirmesiydi. Kölelik karşıtı bir İskoç'un dile getirdiği üzere, tasvirde "geminin bir ucundan diğerine tek bir şahsın dahi boş kalmasına müsamaha edilmediği sıkı bir iktisat" görülmektedir. Beden işçilerinin özenle tasarlanmış toplu üretimi ve bireysel kimliğin maksatlı, sistematik imhası söz konusuydu. Gemideki şiddet ve dehşeti tasvir ederken aynı zamanda tacirin işinin, diğer bir deyişle, insanların mülkiyete indirgendiği, böylelikle emeğin bütün ahlaki kaygılardan yoksun bırakıldığı bir nesneye, ticari mala çevrildiği sürecin katı ve kör mantığını, rasyonel anlayışını yakalıyordu. Ekonominin ahlaki değerlerden siyasal kavrama dönüştüğü sorunlu geçiş döneminde

51 John Wesley 1774'te köle tacirleri önünde yaptığı konuşmada köleliğe ilişkin düşüncelerini dile getirirken bu noktaya da değinmişti: "Afrikalı canileri hemşerilerini satmaya, bu maksatla muazzam sayıda kadın, çocuk ve adamı çalmaya, soymaya ve katletmeye siz kışkırtıyorsunuz. Siz de böyle alçak zahmet mukabilinde onlara ziyadesiyle eda etmek suretiyle İngiliz canilerin onlara bu iş için para vermelerine sebep oluyorsunuz. Onları buna devam ettiren, her şeyin membaı sizin paranız. Bu itibarla bu mevzuda onların yahut Afrikalıların yaptığı her ne olursa olsun, aslında icraatın ve amelin tamamı size ait. Sizin vicdanlarınız rahat mı? Hiç azap çekmez misiniz? Altın gözünüzü tamamen kör, kalbinizi tamamen hissiz mi etti?" Bkz. Wesley, *Thoughts Upon Slavery* (Londra, 1774; yeni basım, Philadelphia, 1778), 52.

52 Emma Christopher, *Slave Trade Sailors and their Captive Cargoes, 1730-1807* (Cambridge: Cambridge University Press, 2006), 164-168.

Brooks sürecin kâbusu aratmayan meyvesini temsil etmekteydi. Karşımızda bütün ürkütücü çıplaklığıyla yeni, modern ekonomik sistem, Walter Rodney'in deyişiyle, donsuz kapitalizm duruyordu. *Brooks* için "sermaye gemisi" denmesi boşuna değil. Sermayenin toplandığı bir yapıydı, dünyaya ve dünyanın nasıl olması gerektiğine ilişkin kapitalist varsayımların ve uygulamaların yürütme alanıydı.[53]

İnsanların acımasızca mülkiyete indirgenmesi yalnızca sosyal ölümlere değil fiziksel ölümlere de yol açmaktaydı ki bunlar da köle gemisinin ürünüydü, hem de tacirlerle kaptanların Amerika kıtasında satabilsinler diye kölelerin hayatını, işgücü ve güvenlik açısından da denizcilerin canını koruma çabalarına rağmen. Öyle bile olsa tüccar her bir seferin sosyal planlamasında ölümleri dikkate alırdı. Kölelerle denizciler ölecekti, ancak bu en basitinden iş hayatında gözlenen olağan bir gerçekti. Daha ileri tarihlerde askeri düşünürler bu ölümlere "dolaylı hasar" adını yakıştırdılar; tacirler ve kaptanlar açısından yük ve emekte "zayiat" demekti. Bilimcilerin belirttiği gibi *Brooks* gemisinin tabut şeklinde olması tesadüf değildi.[54]

En radikal kölelik karşıtları bu ölümleri cinayet olarak yorumlamıştı. *Zong* gemisinin ana güvertesinden aşağı 122 canı atmak düpedüz cinayetti; Olaudah Equiano ve Granville Sharp gibi kölelik karşıtları bunu böyle görüyorlardı. Peki ya özgürlüğe kavuşma girişimi başarısızlıkla sonlandıktan sonra birini ölesiye kırbaçlamak neydi? Kendilerini ölümcül koşullarda buldukları için ölenlere ne olacak? Buna da "sosyal cinayet" deniyordu herhalde. Ottobah Cugoano'dan J. Philmore'a kadar köle ticaretini eleştiren nicelerinin hiç kuşkusu yoktu: Bu köle ticareti hesaplanmış bir cinayetti. Her seferinde bu sorunlar

53 Bu alıntının *Brooks* tasviri ve yorumlarıyla birlikte yer aldığı kaynak: *Address to the Inhabitants of Glasgow, Paisley, and the Neighbourhood, concerning the African Slave Trade, by a Society in Glasgow* (Glasgow, 1790), 8. Marcus Wood "tasarımda müthiş bir insafsızlık var," diye yazar. Bkz. Wood, *Blind Memory*, 29. Ayrıca bkz. Oldfield, *Popular Politics and British Anti-Slavery*, 165; E.P. Thompson, "The Moral Economy of the English Crowd in the Eighteenth Century", *Past and Present* 50 (1971), 76-136.

54 Finley, "Committed to Memory", 16; Wood, "Imagining the Unspeakable", 216-217.

oğul Joseph Brooks ve Kaptan Clement Noble gibi tacir ve kaptanların karşısına somut olarak çıkar, onlar da şiddet, dehşet ve ölümle ilgili "şeytanca hesaplamalar" yaparlardı. Onların cani kafası ve "santim hesabı" ile adam öldürmesini kamuoyuna teşhir eden, *Brooks* adlı "bir köle gemisinin planı ve kesitleri" olmuştu.[55]

Son Liman

Brooks ve ellerindeki diğer her türlü kışkırtma ve ikna aracından yararlanan kölelik karşıtları nihayet hem Britanya'da hem de Amerika'da köle ticareti temelinde ülke çapında hesaplaşmaya gidilmesini zorlamışlardı. Bu hesaplaşmalar Atlantik'in her iki yakasında da aşağı yukarı aynı yıllarda (1787-1808) ama farklı yollarla gelişti. Eylemciler arasında araçlarla amaçlara ilişkin Atlantik aşırı ciddi bir uyum ve işbirliği vardı, bu sayede hesaplaşmalar her iki yakada da köleliğin resmen kaldırılmasıyla sonuçlandı. *Brooks* gibi gemilerin artık Afrika'dan köle toplamak ve onları Amerika kıtasındaki plantasyon topluluklarına taşımak üzere Britanya ya da Amerika'daki limanlardan yelken açmasına izin verilmeyecekti.

Beş yılı bulmayan sıkı kışkırtma çalışmaları, 2 Nisan 1792 günü Kamara'nın o güne dek dinlediği en uzun konuşmaların yapıldığı, sabaha dek süren Parlamento oturumundaki tartışmalarda doruk noktasına çıkmıştı. Sonuçta, tecrübeli İskoçyalı siyasetçi Henry Dundas'ın köle ticaretini "azar azar" kaldırma önerisiyle uzlaşma sağlandı. Çok geçmeden Fransa ve St. Domingue'de devrimlerin patlak verip yeni bir döneme girilmesiyle kölelik karşıtlığının uluslararası bağlamı değişti ve İngiltere'de egemen seçkin sınıfı kendi dehşetlerinde boğmaktan yana olan yerli bir radikal anlayış doğdu. Avam Kamarası'ndan geçen köleliği kademeli kaldırma yasasına

55 "Şeytanca hesaplamalar" deyişini ortaya atan Clarkson'dı. Bkz. *History*, c. II, 556. "Santim hesabı" ise William Roscoe'nun *The Wrongs of Africa* (Londra, 1788) adlı şiirinden alınmadır. Ayrıca bkz. Ottobah Cugoano, *Thoughts and Sentiments on the Evil of Slavery* (ilk baskı Londra, 1787, yeni basım Londra: Penguin, 1999), 46, 85; J. Philmore, *Two Dialogues on the Man-Trade* (Londra: J. Waugh, 1760), 36, 37, 41.

Lordlar Kamarası direniyordu. Şubat 1793'te Fransa ile savaşa girildiğinde ülkenin ve imparatorluğun çıkarlarına ilişkin sorular her şeyi gölgede bırakmış, kölelik karşıtlarını ve yürüttükleri davayı yıllarca kalacakları geri plana itmişti. Bunalımın eşiğinde olan Clarkson 1794 yılında her şeyden elini çekti. Öte yandan davaya ufak tefek başarılar eklenmeye devam ediyordu, örneğin, ilk defa 1788 Dolben Kanunu'yla getirilen kısıtlamalar 1799 Köle Nakliye Yönetmeliği'yle genişletildi. 1806 yılında kölelik karşıtı faaliyet yeniden canlanmaya başladı, aynı yıl Parlamento Britanyalıların Yenidünya'daki İspanya ve Felemenk kolonileriyle alışverişini yasaklayan Yabancı Köle Ticareti Yasası'nı kabul etti. Böylece köleliğin resmen kaldırılmasının yolu açılmış oluyordu, o da 1 Mayıs 1807 tarihinde ilan edildi.[56]

Öncelikli meselenin tacirler tarafından yürütülen nakliye değil plantasyon sahiplerinin yaptığı ithalat ve alımlarla ilgili olduğu Birleşik Devletler'de köleliğin kaldırılması başka türlü gelişmişti. Anthony Benezet gibi Quaker tarikatına mensup kimseler, Britanya'dan bağımsızlığı elde etmeyi amaçlayan Amerikan hareketinin özgürlük ideolojisine öncülük ettiği 1770'lerde, köle ticaretine karşı bir mücadele başlatmışlardı. ABD Ulusal Kongresi 1774 yılında köleler dahil Britanya'dan yapılacak her türlü ithalata karşı olduğunu ilan etti. Kölelik karşıtları Chesapeake'teki köle sahiplerinden hiç beklemedikleri şekilde destek görmüşlerdi; bunlar köleleri gitgide üreyip çoğalan ve köle gemisiyle gereksiz olması bir yana açıkçası maliyeti yüksek bölgesel ithalat yapan Thomas Jefferson ve James Madison gibi köle sahipleriydi. Jefferson kısa bir süre sonra Bağımsızlık Bildirgesi'nin ilk taslağında köle ticaretindeki tutumundan ötürü Kral III. George'u suçladı; ne var ki o paragraf köle işgücüne fena halde ihtiyacı olan South Carolina ve Georgia'daki yurtseverleri kızdırmıştı. Uzlaşma 1787 tarihli anayasa tartışmalarında sağlanacaktı: Birinci Madde, Dokuzuncu Fasıl 1808'e dek köle ticaretinin yapılmasına izin veriyordu. Fakat kölelik karşıtları devlet düzeyinde çalışma-

56 Anstey, *Atlantic Slave Trade and Abolition*, 293, 315, 375-376, 398, 412.

larını sürdürüyorlardı; 1788-1789 arası dönemde New York, Massachusetts, Rhode Island, Pennsylvania, Connecticut ve Delaware'de ticareti sınırlayan yasalar çıkartılmasını sağladılar. Yine aynı dönemde İngiltere'deki eylemcilerle işbirliğini genişleterek 1790'da Kongre'ye dilekçeler yazmaya başladılar. 1791 yılında St. Domingue'de patlak veren devrim, korkuya kapılan Amerikalı efendilerin limanlarını köle gemilerine kapatmasına yol açtı. Uzun süren siyasal çekişmelerin ardından 2 Mart 1807 tarihinde köleliği kaldıran yasa, 1 Ocak 1808'den itibaren yürürlüğe girmek üzere Kongre'den geçti. Gelgelelim yasanın neredeyse hiçbir yaptırım gücü yoktu, yasadışı ticaret onlarca yıl sürecekti, yine de zafer kazanılmıştı.[57]

Bütün bunlar yaşanırken –sert tartışmalar, Fransa ve Haiti'de dünyayı sarsan devrimler yaşanırken; Britanya, Amerika ve Atlantik çevresinde iç karışıklıklar ve tepkiler görülürken– *Brooks* yelken açmaya devam ediyordu. Tekne Afrika'ya 1791 yılından başlayarak 1792, 1796, 1797, 1799, 1800 ve sonuncusu Mart 1804'te olmak üzere yedi dehşet dolu sefer daha yaptı; hepsinde de başından beri bağlı olduğu ana limanı Liverpool'dan demir almıştı. Son seferde Kaptan William Murdock 54 kişilik mürettebatıyla 322 esir toplamak üzere Kongo-Angola sahiline gitmişti. Ara Geçiş'ten Güney Atlantik'e geçtikten sonra (bu sırada sadece 2 Afrikalı ve 2 denizci canından olmuştu) *Brooks* Rio de la Plata kıyısındaki Montevideo'ya yöneldi ve 320 insanı kursağından çıkardı. Geminin son seferiydi. Zaten köle nakliye aracı olarak yaşlı olan, 23 yılı aşkın bir süre tropik sularda dolaştıktan sonra karinası elbette çürümüş, hikâyesi dillere dolanmış olan gemi suçlu bulunmuş ve muhtemelen aynı yıl içerisinde imha edilmişti. Üç yıl gibi kısa bir süre sonra da köle ticareti tamamen kaldırılacaktı. Ticarette ve ona karşı yürütülen mücadelede bu kadar önemli bir rol oynamış olan tekne hem tacirlerin hem de kölelik karşıtlarının gözlerinden uzakta, sessiz ve rezil bir sona ulaşmıştı. Gelgelelim ileriki onyıllarda sureti Atlantik çevresinde yelken açmayı

57 W.E.B. DuBois, *The Suppression of the African Slave-Trade in the United States of America, 1638-1870* (ilk baskı 1896; Mineola, N.Y.: Dover Publications, Inc, 1970), 41, 43-45, 48, 51, 52, 56, 60-62, 68, 73, 85-86, 104, 108-109.

sürdürdü, böylece ticaretin saçtığı korkunun simgesi olarak dünya çapında köleliğe karşı mücadeleyi ileriye götürdü.[58]

58 *TSTD*, #80673.

Sonsöz

BİTMEYEN GEÇİŞ

New England'ın köle ticaretiyle uğraşan en güçlü ailesine mensup Kaptan James D'Wolf, iki direkli, küçük sayılabilecek *Polly* adlı köle gemisiyle çıktığı Altın Sahili seferinden Newport, Rhode Island'a yeni dönmüştü. Topladığı 142 Koromanti esirinden 121'ini sağ salim Küba'nın Havana kentine teslim etmişti. Tayfalarından John Cranston adında biri 15 Haziran 1791 günü federal büyük jüri önüne çıkıp, "Zenci bir kadının sağ olduğu halde mezkûr gemiden atıldığına" tanıklık etti. Kaptan D'Wolf cinayet mi işlemişti?[1]

1 John Cranston'ın büyük jüri önündeki ifadesi, 15 Haziran 1791, Newport Historical Society, Newport, Rhode Island, kutu 43, dosya 24. Cranston ve büyük jüri üyelerinden yapılan bütün alıntıların kaynağı bu belgedir. *Polly* gemisi hakkında daha fazla bilgi için bkz. *TSTD*, #36560. *Litchfield Monitor* gazetesi (8 Haziran 1791) yine önde gelen köle tacirlerinden Caleb Gardiner'ın da tekne sahiplerinden biri olduğunu söyler. Saint Eustatius Adası Valisi Joannes Runnels tarafından teslim alınmadan önce Isaac Stockman ile Henry Glannen'ın yazılı ifadesinde esir sayısı başlangıçta 142 olarak görülür: 2 Ekim 1794, Rhode Island Historical Society, Newport, Rhode Island.

Cranston ifadesinde şöyle diyordu:

> Kadın hastalanmıştı, biz suçiçeği sandık. Kaptan diğerlerine sirayet eder korkusuyla kadının grandi çanaklığına konmasını emretti. Kadın 2 gün kaldı orada. Saat 4'te vardiya değiştiği gece (2 gün geçmişti) Kaptan Wolf herkesi kıç tarafına çağırdı ve şayet köleyi burada tutacak olursak hastalığın geri kalanlara bulaşacağını söyledi, kölelerimin büyük kısmını kaybederim dedi. Sonra kadını aşağı atmaya gönüllü müsünüz diye sordu. Cevabımız hayır oldu. Böyle bir şey yapmayı arzulamıyorduk. Akabinde kadının aşağı boylaması lazım geldiğini ve boylayacağını söyleyerek çarmıklara yürüdü –heriflerden birine, Gorton'a onunla gelmesini emretti, Gorton da gitti– sonra da kadını iskemleye bağladı, gözleriyle ağzını da örtmüştü, iskemlenin etrafına dolanmış halatlara takılı bir palanga vardı, biz de onu geminin iskele tarafından aşağı indirdik.

Kaptan D'Wolf yalnızca insan mallarını kaybedecek diye korkmuyordu, belli ki hasta kadına dokunmaya da çekiniyordu, onu güverteye indirirken iskemleye bağlamasının nedeni de buydu. Bu noktada Henry Clannen adlı bir tayfa devreye girerek kadının küpeştenin üzerine kaldırılmasına ve aşağı atılmasına yardım etmişti. Kaptan kadının ölümünü ayarlarken Cranston ile diğer tayfalar "sancak tarafına ve onlardan uzağa" gitmişlerdi.[2]

Cranston ana güverteye indirilmesinden iki dakika kadar önce kadını grandi çanaklığında (ana direğin tepesinde) daha sağken görmüştü.

> S: Kadının aşağı atılırken konuştuğunu yahut ses çıkardığını işittiniz mi veya debelendiğini gördünüz mü?
> Y: Hayır, istese de yapamazdı, ağzıyla gözleri bağlıydı,

2 *Polly* gemisinde yaşanan bir olayı *American Mercury* gazetesinde (6 Haziran 1791) anlatan "genç bir hanım", Cranston'ın kendisine ettiği "kötü muamelenin" öcünü almak için D'Wolf'u suçlama olasılığını gündeme getirmişti. Oysa bu pek mümkün değildi: birincisi, eğer böyle olsaydı Cranston tarafından D'Wolf aleybinde aşırı şiddet uyguladığı, ücretleri ödemediği ya da kumanyadan kıstığı yönlü başka suçlamalarla dava açılır, bu da ona kişisel çıkar sağlardı; ikincisi ve daha önemlisi, eğer bu söz konusu olsaydı, Stockman ile Clannen yazılı ifadelerinde Cranston'ın kaptana karşı önyargılı davrandığını mutlaka belirtirlerdi. Ama bunu yapmamışlardı.

ses çıkarmasın diye, diğer kölelerin kulağına giderse ayağa kalkabilirlerdi.
S: Hadise sona erdikten sonra Kaptanın bir şey söylediğini duydunuz mu?
Y: Sadece güzel bir iskemleyi kaybettiği için üzüldüğünü söylemişti.

S: Herhangi biri kadının [aşağı] atılmasına mani olmaya kalkmış mıydı?
Y: Hayır. Kaptana bu işe karışmayacaklarını söylemek dışında hiçbir şey yapmadılar.

Cranston sözlerini bitirirken ne kendisinin ne de mürettebatın geri kalanının suçiçeğinden korktuğunu, aslında bağışıklık kazanmak için keşke yakalansak diye düşündüklerini belirtmişti.[3]

Skandal hem limanda hem yörede yankılanıyordu. En az beş gazete olayı duyurmuş ve yaygara kopmuştu. Büyük jüri Temmuz başında Kaptan James D'Wolf'u cinayetten suçlu bulunca her şey iyice sarpa sardı.[4]

Gelgelelim kurnaz bir adam olan Kaptan D'Wolf tayfalarından, kölelik karşıtlarından ve yetkililerden bir adım daha ilerideydi. Suçlamaların geldiğini görünce Altın Sahili'ne yeni bir seyahate çıkmak üzere Newport'tan ayrıldı. Ortalığın ya-

3 Cranston kadının "aşağı yukarı orta yaşlarda" olduğunu ve pruva çanaklığındayken karnının doyurulduğunu eklemişti. Kadının aşağı atılmasaydı iyileşip iyileşmeyeceğini bilmediğini söylüyordu.

4 Durumu gözünün önüne sermek için köle ticaretine bulaşmış olan erkek kardeşine mektup yazsa da "genç hanım" ilkeli bir tutum sergilememişti. İkinci bir yazar ne kendini tanıtıyordu ne de konuyla ilgili görüşlerini dile getiriyordu. Üçüncüsü, "Rhode Island'dan bir beyefendi", belli ki köleliğe karşı bir kimseydi. Bunların üçü de aynı hikâyeyi duymuşlardı; ikisi Kaptan D'Wolf'un adını vermezken, üçüncüleri ondan "Kaptan Wolf" diye söz ediyordu. Mektuplardan ikisi Cranston'ın büyük jüri önünde sorgulanmasından önce yayımlanmış olmasına rağmen aynı hikâyeyi anlatıyordu: Köle kadın suçiçeği olmuş; Kaptain D'Wolf kadını küpeşteden aşağı atmak için mürettebattan yardım istemiş (üç kişiden ikisi "emir vermiş" diye yazmıştı) ama reddedilmiş; o zaman da kaptan kendi işini kendi görmüş. Bkz. "Extract of a letter from a young Lady, Rhode Island, to her Brother, in this State, date 24 May 1791", *American Mercury*, 6 Haziran 1791; "Extract of a letter from Newport (Rhode-Island), dated the 5th month 9th, 1791", *Litchfield Monitor*, 6 Haziran 1791; "Extract of a letter from a gentleman in Rhode-Island", *Connecticut Courant*, 18 Temmuz 1791.

tışmasını beklemek istiyordu. Söz konusu olayın üstünden 3 yıldan fazla zaman geçmişti; Ekim 1794'te *Polly* mürettebatından Isaac Stockman ve Henry Clannen adında iki adamı ifade vermeye ikna etti, ama ifadelerini Rhode Island yerine Batı Hint Adaları'nda köle ticaret limanı olan St. Eustatius'ta vereceklerdi.[5]

Stockman ile Clannen olaya ilişkin Cranston'ın anlattıklarının çoğunu doğruladılar, ancak bunu yapmaktan başka çarelerinin kalmadığını vurgulamaktan geri kalmadılar. Kadın tehlike arz ediyordu, çünkü eğer tayfalardan hastalığa yakalanıp ölenler olursa, "isyan çıkarmalarıyla meşhur" Koromantilerden oluşan kalabalık ve azılı esir kargosunu kontrol altında tutmakta zorlanabilirlerdi. Bu olası ölümcül koşullar "onları böyle nahoş bir tercih yapmaya mecbur etmişti, bu vaziyette lazım gelen yegâne çareydi."[6]

Her halü kârda *Polly* mürettebatının içinde bulunduğu "vaziyet" büyük ölçüde D'Wolf tarafından belirlenmişti. Gemiye az sayıda tayfa alıp hiç sıhhiyeci bulundurmama kararı

---

5 Kölelik karşıtı beyefendinin dava hakkında bilgi sahibi olduğu ve hatta Cranston'ın büyük jüri önüne çıkarılmasında rol oynadığı anlaşılıyor. Kaptan D'Wolf'un kadına "lanet olası, denizi boylamalı" dediğinin duyulduğunu aktarmıştı. Ek olarak "iki zabit de" seferde ölmüştü diye anlattı, belki de bu hastalığın bulaştığını gösteriyordu: zulüm çektiren "insanlar" (yani yalnızca Cranston değil mürettebattan birkaçı da) ihbar edilmiş, bu da kıyameti koparmış ve yetkililerin yeminli ifadelere başvurmasına yol açmıştı. Bkz. *Connecticut Courant*, 18 Temmuz 1791. D'Wolf'un kaçmak için *Polly* ile mi, yoksa kendine ya da ailesine ait gemilerden birinin kaptanı olarak mı sefere çıktığı *TSTD* içinde belirtilmez. Başka bir aile üyesinin gemisiyle kaçmış olması daha muhtemel.

6 Isaac Stockman ile Henry Clannen'ın emrindekiler, 1794. *TSTD* mürettebat sayısını 12 olarak verir, ancak Stockman ve Clannen 15 olduğunu söylerler. D'Wolf gibi söz sahibi birine sataşmakla Cranston'ın kaybedecek çok şeyi olduğunu ama kazanacak hiçbir şeyi olmadığını, ayrıca Stockman ile Clannen'ın kazanacak çok şeyleri olduğunu ve hiçbir şey kaybetmeyeceklerini belirtmek gerek. Aslında tanıklık etmelerinin karşılığında para almış olabilirlerdi, ne de olsa kaptanların işledikleri kabahatlerden ötürü yasal suçlamalarla karşılaştıklarında kendilerini savunsunlar diye denizcilere rüşvet verdiklerine sık rastlanırdı. Hatırlayalım, Cranston cinayete Clannen'ı da dahil etmişti. Dahası, yazılı ifade verdikleri tarihe bakılırsa, sorgulanan olayın üstünden 3 yıl geçtikten sonra iplerin Kaptan D'Wolf'un elinde olduğunu düşünebiliriz.

gemi sahibi ve kaptan olarak ona aitti. "İsyan çıkarmalarıyla meşhur bir kabilenin üyelerini satın almaya da yine o karar vermişti. Ancak kölelerin %20'sinden fazlasının ölmesiyle tazminata hak kazandığı sigorta poliçesi ona çoğunun canını ve kendi kârını kurtarmak uğruna bir esiri öldürmeye maddi açıdan teşvik ediyordu.[7]

Vaziyetin, Atlantik kapitalizmini hazırlayan yapı olarak köle gemisinin batmasının an meselesi olduğunu akla getiren bazı yönleri var ki bunlar D'Wolf'un ürünü *değildi* kesinlikle. İlk kuvvet çizgisi Altın Sahili'nden başlıyordu. *Polly* müretteb atıyla kaptanı Koromanti esirlerinden korkuyordu, ne de olsa bu halkın gerek köle gemilerinde gerekse Yenidünya'nın köle toplumlarında önayak oldukları başkaldırılar uzun bir geçmişe dayanıyordu. (Bir önceki neslin mensupları tarafından Jamaika'da başlatılan Tacky İsyanı Atlantik'te görülmüş en kanlı köle ayaklanmalarından biriydi.) Başka bir hat da Britanya ve Amerika'daki kölelik karşıtı çevrelerden gemiye uzanıyordu. *Zong* hadisesinin yankıları sürerken Kaptan Luke Collingwood 1781'de tayfalarına 122 esiri küpeşteden atmalarını emredince, köle ticareti karşıtları çığlıklarını yükseltip onu cinayetle suçlamış ve köle gemisi kaptanlarının Afrikalıları fütursuzca öldürmeye hakları olmadığını savunmuşlardı. Kölelik karşıtı tahriklerin doruğa çıktığı 1788-1792 arası dönemde John Cranston'ın cesaretini toplayarak büyük jürinin karşısına çıkması, kölelik karşıtı hareketin fikirlerinin, köle ticareti kendilerine bağlı olan denizciler tarafından artık benimsenmeye başladığını göstermektedir. Böylece *Polly* gemisinde ve 1790-1791 arasında Rhode Island'da toplanan mahkemede zamanla köle ticaretini yıkacak olan bir ittifakın tohumları atılıyordu. Asi Afrikalılarla muhalif denizciler köleliğe karşı şehirli orta sınıftan eylemcilerle aynı ligde buluşmuştu. Atlantik'teki kuvvet sahasını değiştirmek ve köle gemisi kaptanının gücünü sınırlamak için birleşmişlerdi.[8]

---

7 George Howe, *Mount Hope; A New England Chronicle* (New York: Viking Press, 1959), 105, 106.

8 Köle ticaretinin daha geniş tarihinde bu hayli alışıldık bir olaydı. Eldeki kanıtlarda görüldüğü üzere tutsakların sağken denize atıldıkları sık

Ne var ki henüz yeterli güçleri yoktu. Kaptan D'Wolf cinayet suçlamalarından paçayı sıyırdı. Stockman ile Clannen'ın verdiği ifade işe yaramış, Nisan 1795'te St. Thomas'ta görülen ve aleyhinde hiç kimsenin tanıklık etmediği duruşmada bir yargıcın verdiği karar gereği D'Wolf kendisine yöneltilen cinayet suçlarından beraat etmişti. Bazı üyelerinin perde arkasında kulis yaptığı ailesinin muazzam nüfuzu da önemliydi elbet. Nitekim yıllar sonra büyük jüride cinayet suçlaması yeniden gündeme geldiği zaman Rhode Island'ın 1406 nüfuslu Bristol şehrinin polis şefi, seçkin ve göz önünde olan bir ailenin önemli üyelerinden biri olan James D'Wolf'u tutuklamak için bulmakta epey zorlanmış görünür. Elbette yeterince çaba göstermemişti, zaten 5 yıl sonra aramaya son verdi. Amerika'daki suçlamalar hiçbir zaman düşürülmedi fakat konu gündemden düştü. Nüfuzlu D'Wolf sülalesi galip gelmişti.[9]

Bu dramdaki belli başlı üç aktörün kaderleri köle ticaretinin aykırı deneyimlerini vurgulamaktadır. John Cranston rıhtımda sırra kadem basmıştı. Adı asla bilinmeyecek olan köle kadın muhakkak kendisini Kaptan D'Wolf'un pek sevdiği iskemleye bağlayan iplerden kurtulmaya çalışırken boğuldu. Kadının Koromanti soydaşları 1791 yılı başlarında Küba'nın Havana limanına teslim edildi. Sayılı günlerini muhtemelen kölelik karşıtlarının açıklamaya çalıştığı üzere kanla yapılan şeker üreterek geçirdiler. Bazılarının yolu Kaptan D'Wolf'un

görülürdü. Bunun nedenleri ahlaki olmaktan çok iktisadiydi. Üstelik kaptanlar mürettebata fikirlerini sormaz, zaten denizciler de reislerinin isteklerini nadiren geri çevirirlerdi. Böyle yapmak itaatsiz diye suçlanıp kırbaç cezası almaya, hatta isyana teşebbüs ettikleri suçlamasıyla ölüm cezasına çarptırılmalarına yol açabilirdi. *Polly* gemisinin seferinin başka bir gemininkiyle karşılaştırılması: Mitra Sharafi, "The Slave Ship Manuscripts of Captain Joseph B. Cook: A Narrative Reconstruction of the Brig *Nancy*'s Voyage of 1793", *Slavery and Abolition* 24 (2003), 71-100.

9 St. Thomas'ta D'Wolf aleyhinde suçlamalarda bulunan Isaac Manchester olay meydana geldiğinde *Polly* gemisinde değildi, ama "kulağına gelmişti." Yargıcın D'Wolf lehine karar vermesinden 5 ay geçtikten sonra Manchester'ın Bristol, Rhode Island'da D'Wolf ailesinin sahip olduğu filodan *Sally* adında bir köle gemisine kaptan olması rastlantı değildi. Manchester 3,5 yıl (üç sefer) boyunca D'Wolf ailesinin yanında çalıştı, daha sonra kendi de köle gemisi sahibi, derken kendi adına iş yapan bir tacir oldu. Bkz. Rufus King Papers, kutu 6, dosya 2, New York Historical Society; *TSTD*, #36616, #36668, #36680.

sonunda satın aldığı adada bulunan üç plantasyondan birine düşmüş olabilir. Öyleyse, direniş geleneklerini oraya taşımışlardır.[10]

Kaptan James D'Wolf köle ticaretinden elde ettiği sınırsız kazançla karanlığın ortasında servetine servet katmıştı. Tek ya da başlıca tacir ve gemi sahibi sıfatıyla 25 sefere daha para yatırmış ve kâr elde etmiş, ayrıca çoğu erkek kardeşi John'ın ortaklığında başka seferlere de yatırım yapmıştı. Yalnızca seçkin D'Wolf ailesinin en zengin üyesi değildi, bütün bölgenin olmasa bile eyaletin en zengin adamıydı. Kölelik karşıtlarının "eziyetin getirileri" diye kınadığı servetiyle, New England'ın en görkemli malikânelerinden biri olan Mount Hope'u inşa etti. Sonunda Birleşik Devletler senatörü oldu.[11]

"En Muhteşem Dram" Hortluyor

Büyük Britanya ile Birleşik Devletler'in köle ticaretini kaldırdığı 1807-1808 yıllarına kadar köle gemisi ne üretmişti? Halihazırda 9 milyon insanı Afrika'dan Yenidünya'ya nakletmişti (bir 3 milyon daha yoldaydı). Yalnızca Britanya ile Amerika'nın köle gemileri 18. yüzyıl boyunca 3 milyon insan taşımıştı. Bu yolculuğun insan maliyeti şaşırtıcıydı: Afrika'da, gemilerde ve Yenidünya'da alın teri dökmeye başladıkları birinci yılda 5 milyon kadarı can vermişti. 1700-1808 arasında köle gemilerine götürülürken ölenlerin sayısı aşağı yukarı 500.000, gemide ölenlerse 400.000 kadardı, gemiler limana yanaştıktan kısa bir süre sonraysa bir yarım milyon daha kaybedilmişti. Köleliğin kaldırıldığı tarihte, Atlantik "plantasyon şebekesi" içerisinde Amerikalı, Britanyalı, Danimarkalı, Felemenkli, Fransız, Portekizli ve İspanyol efendileri için çalışan yaklaşık 3,3 milyon köle bulunuyordu. Bunlardan kabaca 1,2 milyonu Birleşik Devletler'de, 700.000 kadarı da Britanya'nın Karayipler'deki

10 *No Rum! – No Sugar! or, The Voice of Blood, being Half an Hour's Conversation, between a Negro and an English Gentleman, shewing the Horrible Nature of the Slave-Trade, and Pointing Out an Easy and Effectual Method of Terminating It, by an Act of the People* (Londra, 1792).

11 Howe, *Mount Hope*, 130-131.

kolonilerindeydi. Ortaya koydukları üretim akıl alır gibi değildi. Yalnızca 1807 yılı içerisinde Britanya yurtiçi tüketim için hepsi köleler tarafından üretilmiş 135 bin ton şeker ve 14 milyon litre rom, ayrıca neredeyse tamamı köle üretimi olan 7.500 ton tütün ve 33 bin ton pamuk ithal etmişti. 1810 yılında Birleşik Devletler'de 42 bin ton pamuğu ve 37,5 ton tütünün büyük kısmını köle nüfus üretmişti; mal olarak kendi değerleri ise 316 milyon dolardı. Robin Blackburn'ün hesabına göre 1800 yılına gelindiğinde Yenidünya'da kölelere dayalı üretimin "kölelere maliyeti 2,5 milyar saat alın teri" olmuştu ve bunun sonucunda yapılan satışlar karşılığında "toplanan brüt meblağ asgari 35 milyon sterlin" ya da 2007 değerleriyle 3,3 milyar dolardı.[12]

W.E.B. DuBois'un işaret ettiği gibi, köle ticareti "insanlık tarihinin son 1000 yılında en muhteşem dram"dı, "10 milyon insanın anayurtları olan kıtanın korkutucu güzelliğinden Batı'da yeni keşfedilmiş El Dorado'ya sevki. [Gelin görün ki] Cehenneme düşmüşlerdi." İşkence ve azap dolu bir yerdi. Vahşice öldürülen ağzı, gözü kapalı kadın ile onun Koromantili gemi arkadaşları açısından böyle olduğu kesin; milyonlarca insan gibi onlar da yurtlarından koparılıp Atlantik'in öbür yakasına nakledilerek "Eldorado"da başkaları için çalışmaya ve servet üretmeye zorlanmışlardı. DuBois bütün kölelik deneyiminden söz ediyordu elbet, ama köle gemisinin cehennemin özel aracı olduğunu biliyordu. James D'Wolf ve Richard Jackson gibi kaptanlar da bilirdi bunu: Kendi idarelerindeki gemileri yüzen cehennemlere çevirir; ister denizci olsun ister köle, ya da bir kaptanın deyişiyle, ister "Beyaz köle" olsun ister "Siyah köle" ("mizaç farklılıkları hariç çok az fark var araların-

12 Elizabeth Boody Schumpeter (ed.), *English Overseas Trade Statistics, 1697-1808* (Oxford: Clarendon Press, 1960), 60-62; Susan B. Carter (ed.), *Historical Statistics of the United States: Earliest Times to the Present* (New York: Cambridge University Press, 2006); Robin Blackburn, *The Making of New World Slavery: From the Baroque to the Modern, 1492-1800* (Londra: Verso, 1997), 581. Bu paragrafta yararlanılan kaynak: Seymour Drescher, *Econocide: British Slavery in the Era of Abolition* (Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 1977). Yazar 1801 ve 1805 arası yıllarda ithal edilen pamuğun %92,3 kadarının köleler tarafından işlendiğini tahmin eder (86).

da" demişti o kaptan), gemide kim varsa kontrol altına almak için dehşeti kullanırlardı. Bu işte yararlanılan araçlar maske, iskemle, palanga, dokuz kamçılı kırbaç, somun sıkıcı, *speculum oris*, kama, tabanca, döner tüfek ve köpekbalıklarıydı. Gemi pek çok yönüyle bizzat şeytani bir makine, kocaman bir işkence aletiydi.[13]

Öte yandan, sergilenen dram, DuBois'un ve de D'Wolf'un çok iyi bildiği gibi, gemide yaşanandan çok daha büyüktü. Köle gemisi hızla büyüyen Atlantik sermaye ve işgücü ağının temel öğesiydi. Hür, hür olmayan ve ikisinin arasında kalan işçileri birkaç kıtadaki kapitalist ve kapitalist olmayan toplumlarda birbirine bağlıyordu. Köle gemisinin seferi, tacirlerin paralarını ortaya koyup bir tekne satın alarak ya da inşa ettirerek insanlar ve olaylar silsilesini harekete geçirdikleri Britanya ve Amerika'daki limanlardan başlardı. Bu insanlar arasında, bağlı oldukları ana limanlardaki yatırımcılar, bankerler, memurlar ve sigorta komisyoncuları vardı. Gümrük memurlarından ticaret kuruluna ve yasama meclisine kadar devlet görevlileri irili ufaklı düzenleyici roller oynarlardı. Geminin çeşitli ve pahalı kargosunu toplamak amacıyla tacir-kapitalistler Afrika sahilinde takas edilmek üzere tekstil, madeni eşya, silah, rom ve başka kalem malların üretimi için Britanya, Amerika, Avrupa, Karayipler ve Hindistan'daki imalatçılarla işçilerin enerjisini seferber ederlerdi. Geminin yapımı sırasında tacir-kapitalist gemi inşaatçısına ve ağaç işçilerinden yelkencilere kadar bir grup zanaatkâra başvururdu. Güçlü sırt kaslarına sahip tersane işçileri kargonun gemi ambarına yüklenmesine yardım eder ve elbette kaptanla mürettebat Atlantik'e doğru yelken açardı.

Afrika sahiline varınca kaptan ticari sermayenin temsilcisi olarak çalışır; kalelerle fabrikaları işleten kimi Avrupalı, ama çoğu ticareti denetleyen ve bölgeye göre kendi yerel ve devlet yetkililerini, bahşiş peşinde koşanları ve iş bağlayıcıları seferber eden Afrikalılar olan diğer tüccarla iş yapardı. Britanyalı ve Amerikalı emsalleri gibi Afrikalı tüccar da kendi etki alanında çeşitli işçileri koordine ederdi. Bunlar "köle olmayan"

13 *Memoirs of Crow*, 22, 32.

malların doğrudan üreticileri, ordular, baskıncılar ve (köle yakalamak için yaptıkları operasyonların büyüklüğüyle sivrilen) adam kaçıranlar gibi "köle" kapanlar ve son olarak emtianın, insanların ve başka malzemelerin gemiye alınmasında doğrudan köle gemisi kaptanları ve denizcileriyle işbirliği yapan kanocularla su kıyısındaki diğer işçilerdi. Önemli sayıda Afrikalı kısa ya da uzun süreli olarak köle gemilerine denizci yazılırdı.

Köle gemisi Ara Geçiş'i tamamlayıp Amerikan limanına girdiği zaman aslen Britanyalı ve Amerikalı tacir kapitalistler şimdi insan kargosunun satışını gerçekleştirmek ve kâr yapmak için bir dizi temasta bulunurlardı. Kolonyal memurların gözetiminde malı teslim alan tacirler işlemleri yürütür, hem Siyah hem Beyaz yerel liman işçileri aracılığıyla köle gemisi kaptanıyla mürettebatı, esirleri satın alan, işgücüne aç plantasyon sahipleriyle bir araya getirirlerdi. Satıştan sonra yerel plantasyonlardan gelen kölelerin ürettiği mallar genellikle (tercihen) kaptan tarafından satın alınır ve yurda götürülecek kargo olarak gemiye yüklenirdi. Bu dört bir tarafa budak salmış bağlantılar sayesinde tacirler, kimileri için kazançlı kimileri içinse dehşet dolu ve ölümcül olan Atlantik kapitalizminin birinci devresini kurmak ve koordine etmek için köle gemisinden yararlanırlardı.

Köle gemisi yalnızca köleliğe milyonlarca insanı naklet-mekle kalmamış, onları buna hazırlamıştı. Asıl hazırlıklar mürettebat insan bedenlerini hazırlarken yapılırdı: erkekleri tıraş edip saçlarının kesilmesi, yaraları gizlemek için kostik maddelerle yakılması, kırlaşmış saçların siyaha boyanması ve gövdelerin palmiye yağıyla ovulması. Hazırlıklar içerisinde köleleştirme disiplinine maruz kalma da vardı. Esirler "Beyaz efendi"yi deneyimlerken hem onun hem de "kalfaları" zabitler, lostromo ya da denizcilerin denetimsiz gücünü ve dehşetini tadarlardı. Esirlerin gardiyanlardan en az on kat fazla olduğu bir ortamda düzeni korumak için şiddetin nasıl kullanıldığını öğrenirlerdi. Hep birlikte yemek yer ve koğuşu fazlasıyla andıran koşullarda yaşarlardı. Bellerini büken, canlarını çıkaran plantasyonda henüz çalışmamışlardı, ancak hizmetçilikten tutun da zorla seks işçiliğine, geminin suyunu boşaltmak için

tumba çekmekten yelkenleri fora etmeye kadar pek çok iş görürlerdi. Altı çizilmesi gereken bir konu da, esirlerin köleliğe hazırlanırken köle gemisinde yaşadıkları deneyimin onlara aynı zamanda köleliğe karşı direnmeyi de öğretmesiydi. Sağ kalma mücadelesiyle yardımlaşmada yeni yöntemler geliştirmişlerdi, farklı etnik kökenlerden gelen yığınlar arasında yepyeni iletişim yolları ve dayanışma görülüyordu. Gemi, "Beyaz adam" ve birbirleri hakkında yeni bilgiler ediniyorlardı. Belki en önemlisi, gemide direniş kültürünün, yıkıcı pazarlıkların ve ayaklanmanın tohumlarının atılmasıydı.

Alttakilerin Barışması

John Cranston, Rhode Island büyük jürisi karşısında tanıklık ederken onun "denizci biraderleri", Kaptan D'Wolf'un servetine servet katmasına ve mevkiini elde etmesine bizzat katkıda bulunmuş adamlar, köle bulma seferlerinin ardından kendilerini bambaşka bir durumla karşı karşıya bulmuşlardı. "İskele bekçisi," "kıyı hamalı" ve "kumsal arıları" denen hasta, bitkin düşmüş, hepsi kaptanlar tarafından köle gemilerinden kovulmuş adamlar Chesapeake'den Charleston'a, oradan Kingston, Jamaika, Bridgetown ve Barbados'a kadar neredeyse bütün Amerikan limanlarındaki iskele ve rıhtımları mesken tutmuşlardı. Yapacak işleri yoktu, hastalık bulaştırırlar korkusuyla kimse onlara iş vermiyordu. Paraları yoktu, dolandırılmışlardı. Yiyecekleri, barınakları yoktu, çünkü parasızdılar. Rıhtım boyunda oradan oraya sürüklenir, evlerin balkonlarının, gemilere yük bindirip indirmekte kullanılan vinçlerin altında, boş şeker fıçılarının içinde, kısacası kendilerini kötü hava koşullarından koruyacak nereyi bulurlarsa orada uyurlardı.

Onları görenlerin ödü kopardı. Kiminin yüzünde morluklar, fiskeler olur, iskorbüt hastalığının etkisiyle dişetleri kanardı. Bazıları boyu 1,20 santime dek uzayabilen ve baldırlarla ayaklarda derinin altına yerleşip iltihaba yol açan Gine kurtçuklarının yol açtığı deri ülserinden mustaripti. Kimi sıtmanın etkisiyle titreme nöbetleri geçirir, soğuk terler dökerdi. Kiminin bacakları şişer, ayak parmakları çürürdü. Bazıları kör olmuş-

tu: Batı Afrika'nın hızlı akan akarsularında dolaşan karasineklerin yaydığı parazitlerin (*Onchocerca volvulus*) kurbanıydılar. Açlıktan ölecek gibi veya kaptanlarının lütfuyla dayak yemiş gibi görünenler vardı. "Kadavra bakışları" vardı, zaten çoğunun bir ayağı çukurdaydı. Daha becerikli olanlar "diğer gemicilerden bir lokma azık dilenir[di]." Çok sefere çıkmış bir kaptan onlar için "ömrümde hiçbir memlekette görmediğim kadar sefil şeyler," demişti. Köle ticaretinin bu "süprüntü" denizcileri sadakayla yaşarlardı. Sağlıkları yerinde olan "birader denizciler" onlara yiyecek getirerek ilgilenmeye çalışırlardı, fakat onların imkânları da sınırlıydı.[14]

Belki de beklenmedik bir yerden gelen başka bir yardım kaynağı daha vardı. Kraliyet Donanması'nda subay olan Mr. Thompson bu zavallı denizcilerden bazılarının öldüğünü belirtirken "diğerlerine Zenciler merhamet gösterir, onları kulübelerine götürürlerdi," diye de eklemişti, orada ölümün eşiğinde hasta yattıklarını kendi gözleriyle görmüştü. Aynı tabloyu başka yerlerde gören başkaları da vardı. Mr. James "bazılarını," diye anlatıyordu, "merhamet eden Zenci kadınlar alır, onlar zamanla iyileşirler." Gemici Henry Ellison iskele bekçilerinin "bazen bir Zenci onları kulübesine alacak kadar nezaket göstermedikçe" kalacak kuru bir yer bulmakta zorlandıklarını söylemişti. Bu adamları evlerine alanlar onların kim olduklarını, kaptıkları Batı Afrika kökenli hastalıkları ve belki de tedavi yollarını iyi bilirlerdi. Aralarında o denizcileri şahsen tanıyanlar da olabilirdi.[15]

---

14 Üç alıntı: Thomas Wilson'ın ifadesi, 1790, *HCSP*, 73:12; Mr. James ile röportaj, *Substance*, 17; Kaptan John Ashley Hall'un ifadesi, 1790, *HCSP*, 72:233. Daha fazla genel bilgi için bkz. James Morley'in ifadesi, 1790, *HCSP*, 73:164, 168; Thomas Bolton Thompson'ın ifadesi, 1790, *HCSP*, 73:173; Ninian Jeffreys'in ifadesi, 1790, *HCSP*, 73:240; James Towne'un ifadesi, 1791, *HCSP*, 82:30.; John Simpson'ın ifadesi, 1791, *HCSP*, 82:44; Dr. Harrison'ın ifadesi, 1791, *HCSP*, 82:53; Robert Forster'ın ifadesi, 1791, *HCSP*, 82:133-134; Mark Cook'un ifadesi, 1791, *HCSP*, 82:199; Hercules Ross'un ifadesi, 1791, *HCSP*, 82:260.

15 Thompson ile röportaj, *Substance*, 25; James ile röportaj, *Substance*, 17; Ellison ile röportaj *Substance*, 41. Thomas Clarkson 1787-1788 yıllarında denizcilerle yaptığı röportajlarda belli ki bu hasta ve çaresiz denizcileri ve kölelerin onlara gösterdiği merhametli tavırları ortaya çıkarmıştı. Sonradan hem o hem de diğer kölelik karşıtları başka denizcilerle denize

Merhamet yiyecek, barınak ve tedavi etmekle sona ermiyordu. Öbür dünyaya kadar sürerdi. Mr. James anlatmıştı, denizciler "büyük sefalet, açlık ve hastalık içinde" öldüğü zaman "aynı insanlar tarafından hayırperver hislerle defnedilirdi." Kingston'da "Zencilerin cesetleri toprağa vermek üzere Spring Path'e doğru taşıdıklarını" Ellison görmüştü. Ninian Jeffreys adında başka bir deniz subayı, "Zenci mezarlığı olan Spring Path'de Zencilerin şölenine katıldığı zaman bu iskele bekçilerinin cesetlerinin getirildiğine ve yan yana defnedildiklerine şahit olmuştu."[16]

Bu merhamet ve hayırseverliğin anlamı neydi peki? Yoksa tutsak olarak köle gemisinden sağ kurtulmuş kimseler yaşananların gemideki herkes açısından korkunç olduğunu çok iyi biliyorlardı da bu bilginin uyandırdığı duygularla mı onlara gardiyanlık etmiş olanlara merhamet ve şefkat gösterebiliyorlardı? Acaba o bahsedilen "gemi ahbaplığı" ezilen insanları köle gemisinde kapalı tutulmalarına bizzat nezaret eden kimselere insanlık etmelerini sağlayacak kadar kerim ve müşfik mi kılıyordu?[17]

---

açılan kimselere bu konularda sorular yöneltmeyi ilke edinmiş, böylece bu konuda Parlamento'daki duruşmalarda tanıklık edecek 23 kişi ve somut delil (*Substance of the Evidence*) toplamışlardı.

16 James ile röportaj, *Substance*, 17; Ellison ile röportaj, *Substance*, 41; Jeffreys ile röportaj, *Substance*, 92. "Gemi ahbaplığı" kavramının kaptan ve denizci olan biri tarafından (Afrikalı kölelerden söz ederken) nasıl kullanıldığına ilişkin örnekler için bkz. *Memoirs of Crow*, 159, 129; *Three Years Adventures*, 144, 425-427. Kölelik karşıtlığının kızıştığı 1780'lerin sonları ile 1790'larda "efendisiz Karayiplerde" köleler ile köle ticaretinde çalışmış denizciler arasındaki yakın ilişkiler için bkz. Julius Sherrard Scott, III, "The Common Wind: Currents of Afro-American Communication in the Era of the Haitian Revolution", doktora tezi, Duke University, 1986, 134-146.

17 Karayiplerin tarihsel arkeologları Avrupalı denizcilerin Afrikalılara ait mezarlıklara gömüldüklerini henüz doğrulayamadılar, ancak Jamaika'nın bu alanda önde gelen kimselerinden Roderick Ebanks bunu ihtimal dahilinde görüyor: "Köle alınmış insanlar hakkındaki bilgilerime dayanarak, anlattıklarınızın alışılmadık bir uygulama olmadığını söyleyeceğim" (yazara yazdığı özel mektuptan, 31 Temmuz 2006).

Ölülerle Hesaplaşma

Kişisel bir notla bitireyim. Kitabın sonunda Kaptan James D'Wolf, tayfa John Cranston ve ağzı gözü bağlı o meçhul Afrikalı kadının hikâyesini aktarmamın üç sebebi bulunuyor. İlk sebep, hikâyede "en muhteşem dram" içerisindeki başlıca üç aktörün de yer alması. Ayrıca, adını bilmediğimiz Afrikalı kadının çektiği eziyetlerle başlayan kitabın yine orada bitmesi daha uygun. İkincisi, bu hikâye köle gemilerindeki dehşetin gerçekliğini özetlediği gibi, buna son vermek üzere güçlerin nasıl birleştiğini de gözler önüne sermekte. Üçüncü sebep, vurgulanması gereken bir gerçeğe dikkat çekmesi: Bir köle gemisinin güvertelerinde sergilenen dramları mümkün kılan hatta kurgulayan, gemiden çok uzaktaki insanların sermayesi ve nüfuzuydu. Kaptanlarla denizcileri ve köle gemisine yüklenen Afrikalı esirleri ilgilendiren dramlar çok daha büyük bir dramın, kapitalizmin dünya çapında yükselmesi ve yayılmasının parçasıydı.

James D'Wolf bu ticarette ellerini kirletmiş, daha doğrusu ellerine kan bulaşmış olanlar arasında sıra dışı biriydi. Ağzı gözü bağlı kadını küpeşteden aşağı atan eller, tacirin masasında kazanılan kârları sayacak, sonunda Birleşik Devletler Senatosu'nda yasaların çıkmasına katkıda bulunmak için havaya kalkacaktı. D'Wolf sıra dışı biriydi kuşkusuz, ama bu bakımdan tek değildi, çünkü köle gemisinden en fazla çıkar elde edenler genellikle orada çekilen cefalardan, ıstıraplardan, pis kokulardan, fiziksel ve psikolojik ölümlerden uzak dururlardı. Tacirler, devlet görevlileri ve egemen sınıflar köle gemisinin ve onun hizmet ettiği sistemin sağladığı muazzam olanaklardan giderek daha fazla faydalanıyorlardı. D'Wolf çok geçmeden, görüldüğü üzere cinayetin ardından kanundan kaçmak için bir köle seferine daha çıktıktan sonra onların arasında yerini alacak, sonra da ekonominin basamaklarını tırmanarak kaptanlıktan çok daha kibar bir mevki olan köle tacirliğine yükselecekti. Humphry Morice ve Henry Laurens gibi tacirlerin çoğu, yaptıkları yatırımların insani sonuçlarından uzak durur, köle gemisini soyut ve yararlı bir araç olarak görerek onu hesap defterleri ile kâr zarar tablolarında yer alan rakamlara indirgerlerdi.

Dünya üzerinde sayıları giderek artan kimseler gibi ben de artık farklı bir hesaplaşmanın vakti geldi diye inanıyorum. D'Wolf, Morice ve Laurens'ın torunları ve kuşkusuz aileleri, mensup oldukları sosyal tabaka, devletleri ve kurulmasına katkıda bulundukları dernekler onların esarete soktukları kölelerin torunlarına ne borçlular? Karmaşık bir soru bu, ama eğer köleliğin mirasından kurtulup onu alt edeceksek, adalet gereği sorulması ve tabii yanıtlanması gerek. Adaletin olmadığı yerde mutabakat olmaz.

Yeni bir soru değil bu. Köle gemisi kaptanı Hugh Crow köleliğin kaldırılmasından sonra yayımladığı anılarında, "İngiltere'nin Afrika'ya etmiş olabileceği fenalıkları telafi etme" fırsatları bulunduğuna değinmişti. Crow'un aklında Afrika'ya karşılıksız yardım ve insanlardan başka "emtia" alım satımının yapıldığı, kendi deyişiyle "meşru ticaret" vardı. Hem kendisinin hem de başka kaptanların Amerika kıtasına naklettiği insanları hesaba katmıyordu. Öte yandan bir köle gemisi kaptanı bile müthiş bir tarihi haksızlığı düzeltmek adına bir şeyler yapılması gerektiğini kabul etmişti. Kuşkusuz bu yalnızca köle ticareti için değil bütün kölelik deneyimi için geçerlidir.[18]

Britanya ve Birleşik Devletler'de geçmiş kuşak, köle ticaretiyle köleliğin kendi tarihlerinde önemli rol oynadığını kabul etmekte ciddi bir ilerleme kaydetti. Bunun başlıca nedeni, 1960 ve 1970'lerde Atlantik'in her iki yakasında doğan çeşitli halk hareketlerinin ırk ve sınıf adaleti istemeleri ve bunların anlamı hakkında yeni tartışmalar yapılmasını ve yeni tarihler yazılmasını talep etmeleriydi. Bilim insanları, öğretmenler, gazeteciler, müze görevlileri ve daha başkaları bu hareketlerden esinlenerek Afrika tarihinin ve Afro-Amerikan geçmişinin büyük bölümünü iyileştirerek yeni bilgiler ve yeni farkındalıklar yarattılar. Bana sorarsanız, yine de hiçbir ülke bu tarihin daha karanlık ve daha şiddetli yanlarını ciddi bir şekilde ele almış sayılmaz, belki de günümüzde karanlığın ve şiddetin sürmesinin bir nedeni de bu. 17. ve 18. yüzyıllarda Atlantik ekonomisiyle onun çeşitli işgücü sistemlerinin oluşumunda şiddet ve dehşet esastı. Köle ticareti ve kölelik üzerine yazılmış en iyi ta-

18 *Memoirs of Crow*, 291.

rihler bile, anlattıkları konuların can damarı olan şiddetle dehşeti azaltmaya, hatta ayıklamaya yönelmişlerdir.[19]

Ara Geçiş'i ve daha geniş anlamıyla köle ticaretini anlatan tarihlerin çoğu konunun yalnızca tek bir yönüne yoğunlaşmaktadır. 18. yüzyılın kölelik karşıtlarını örnek alan ama onların propagandalarına ve sansasyonelliğine güvenmeyen pek çok tarihçi, köle ticaretinde yaşanan korkunç olayların simgesi haline gelmiş Ara Geçiş'teki ölüm oranlarına odaklanmıştı. Böylelikle araştırılacak ve tartışılacak kilit meseleler, kaç insanın nakledildiği ve kaçının yarı yolda hayatını kaybettiği etrafında gelişti, kanımca bu doğruydu, ancak yaklaşım sınırlı kalıyordu. Bu kitabın temel amaçlarından biri, ölümleri dehşetin bir yönü olarak ele alıp genel bakışı genişletmek ve birbiri ardına gemilerde sahneye konan büyük insanlık dramı olarak dehşetin köle gemisi cehenneminin belirleyici unsuru olduğunu ısrarla vurgulamaktır. Kaç insanın can verdiği soyut, aslında duygudan yoksun istatistiklerle ortaya konabilir; ancak sayılı birkaç kişinin nasıl dehşet saçtığı ve kaç kişinin buna maruz kaldığı ve de buna karşı nasıl direndiklerine yanıt vermek mümkün olmaz.

Dehşet vurgusu yaraların sarılması sorusuna kolay çözüm bulunmasını sağlamaz. Zaten soruna çözüm bulmak bir tarihçiye düşmez. Sömürünün, karşılıksız emeğin bedeli hesaplanabilir ve hesaplanmalıdır, çünkü geçmişte de bugün de bütün insanlar emeklerinin gerçek değerini tam olarak almayı hak ederler. Bana sorarsanız, tazminat ödenmesi uygundur, gelgelelim adalet para hesabına indirgenemez, yoksa çözüm önerileri de köle ticaretini ta en başta doğuran oyunun kurallarını oynar. Her halü kârda dehşetin bedeli nedir? Ya kitlesel erken ölümlerin bedeli? Bu unsurlar özellikle sınıf zulmüyle birleştiğinde ırkçılığı oluştururlar ve bugün hâlâ aramızdalar.[20]

---

19 Şiddet ve dehşetin merkeziyetinin tartışıldığı kaynak: Peter Linebaugh ve Marcus Rediker, *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic* (Boston: Beacon Press, 2000).

20 Burada görüşlerimi etkileyen çalışmalar: Paul Gilroy, *The Black Atlantic: Modernity and Double Consciousness* (Cambridge: Harvard University Press, 1993); Ruth Gilmore, *Golden Gulag: Prisons, Surplus, Crisis, and Opposition in Globalizing California* (Berkeley: University of California Press; 2006).

Sözlerimi bitirirken, bu soruların yanıtlarını, köle ticaretiyle kölelik mirasından ve onların yol açtığı ırkçılıktan en çok çekmiş kimselerin torunlarının önderlik ettiği, kapitalizmin yükselişi ve süregelen işleyişinde her zaman esas teşkil etmiş şiddet ve dehşete son verme mücadelesinde bir araya gelenlerin katıldığı, adalet uğruna girişilecek bir sosyal hareketin vermesi gerektiği görüşündeyim. Noktayı koyarken Karayip limanlarındaki hasta ve ölmek üzere olan gemicilere kucak açan köleleştirilmiş insanlarla ilgili denizcilerin tanıklığını aktarmayı seçmemin nedeni buydu işte. Bu kitap için yaptığım araştırmalar sırasında onların bu davranışının en asil ve kapsayıcı insanlık anlayışı olduğunu keşfettim. Kendi yiyecekleri, barınakları, sağlık koşulları, ayin ve mezar yerleri de sınırlı olan bu insanların işlediği bu sevaplar sanki farklı bir gelecek olasılığını akla getiriyor. Onlardan esinlenip çok çalışarak bunu mümkün kılabiliriz. Köle gemisinin aştığı uzun, zorlu yol nihayet sona erebilir ve "en muhteşem dram" yepyeni bir ihtişama bürünebilir.

DİZİN

Abington (gemisi) 329
Abyeda 188, 189, 197, 198
Achebe, Chinua 156
adam kaçırma 132, 134, 148
adi denizci 275, 423, 465
Adinyéler 137, 138
Adlington (gemisi) 71, 215
Afrika 6, 10, 13-20, 22, 23, 30, 32, 35, 39, 44, 46-48, 50-52, 55, 56, 60-62, 64-67, 70-73, 75, 76, 80-84, 86-89, 91-93, 96-98, 104, 105, 107, 109, 112, 114-116, 118, 119, 126, 127, 129, 130-133, 135, 137, 140, 141, 144, 145, 151, 155, 156, 161-163, 165-169, 172, 178, 181, 184-189, 196, 200, 204, 206, 208, 211, 212, 214, 215, 217, 220, 228-230, 232, 233, 235-237, 239-241, 244, 249, 250, 253, 256, 258-260, 263, 266-268, 271, 272, 274, 282-284, 289-291, 295, 297, 298, 301, 303, 305, 306, 308-310, 314, 315, 318, 319, 322-325, 330, 331, 333, 334, 339, 342-344, 349, 351-353, 360, 364-366, 370-372, 374, 378, 386, 387, 390, 391, 393, 395, 396, 398-400, 409, 410, 418, 419, 423, 428, 432-435, 438, 439, 443, 445, 453, 455, 458, 461; *Africa* (gemisi) 40, 41, 242, 248, 381, 418, 420; *African* (gemisi) 219, 223, 226, 227, 229; *African Trade, the Great Pillar and Support of the British Plantation Trade in America*, Postlethwayt 66; Afrikalı köle gemisi mürettebatı 168, 317, 343, 348, 368; alınıp satılan mallar 67, 75, 134, 241, 261, 283, 284, 303, 310, 328, 455; denizci mezarlığı 249; yapılan üçgen ticaret 67; ayrıca *bkz.* Benin Bükü, Biafra Bükü, Altın Sahili, Senegambia, Sierra Leone, Orta Batı Afrika, Windward Sahili
Agaca (kral) 122
Akan 116, 188
Albion (gemisi) 344
alkollü içecek
brendi (konyak) 210, 309, 354, 427
grog 309, 252
Altın Sahili 6, 15, 28, 32, 42, 50, 64, 108, 114-116, 118, 119, 133, 139, 141, 182, 185, 188, 210, 236, 240, 266, 273, 305, 314, 322, 327, 358, 360, 365, 366, 379, 385, 387, 391, 393, 395, 397, 432, 447, 449, 451
Angola 14, 15, 42, 52, 55, 93, 104, 129, 130, 131, 240, 244, 245, 284, 335, 352, 445
anlaşma maddeleri 179
Anne (gemisi) 22, 39, 241, 264, 373
Ann (gemisi) 93, 99, 137, 390
Antelope (gemisi) 327, 328, 329
Antigua 37, 39, 47, 208, 210, 217, 218, 258, 286, 300, 333, 356
Antonio, Manuel 228, 375
Appleby, George 50
Arabella (gemisi) 108, 109
Ara Geçiş 6, 7, 13-15, 18, 20, 27, 32, 43, 45, 46, 48, 73, 81, 92, 104, 112, 114, 124, 140, 144, 145, 147, 158, 162-165, 166, 190, 191, 193-195, 198, 214, 218, 226, 229, 232, 239, 240, 247, 258, 264, 283, 310, 311, 325, 331, 332, 344, 360, 363, 368, 395, 400, 424, 429, 437, 445, 456, 462
Ardra (Allada) kralı 37
Arnold, James 63, 185, 265, 316, 360, 372, 374, 384, 392, 399, 402
Arolar 127, 147, 150
Arthur, Robert 16, 109, 218

Asa-Asa, Louis 6, 136-139, 141, 361
Asanteler 118, 119, 131, 352
Asiento 15
Aspinall, Edward 123, 235, 236
Aspinall, William 123, 235, 236
aşçılar 315
ateş 38, 40, 41, 138, 153, 192, 197, 209, 210, 217, 229, 245, 260, 279, 282, 322, 337, 338, 348, 355, 362, 363, 390, 391, 431
ateşli silahlar *bkz.* tüfekler
Atkins, John 26, 54-56, 131-133, 134, 350, 361, 364, 365, 385, 390, 396
Atlantik aşırı zincir 196
Aubrey, T. 285, 361, 377
Austin ve Laurens 50
ayrıcalıklı köleler 356

Bagshaw, William 121
Baker, Richard 164, 165, 170, 241-244, 247, 250
bakır kaplama gövdeli tekneler 98
Balanteler 111
Bambaralar 111
Bance Adası 26, 64, 211
Bannister, John 71, 72, 76
Barbados 6, 19, 74, 93, 140, 160-163, 169, 236, 245, 288, 333, 334, 347, 368, 370, 400, 457
Barber, Miles 332, 333, 356, 363
barikat 96, 219, 228, 270, 371
barka 88, 94
Bartholomew, Perato 5, 34, 47, 81
baskın 26, 134, 368, 389
Batı Hint Adaları 32, 47, 56, 67, 72, 81, 86-89, 91, 127, 176, 178, 208, 240, 292, 299-333, 373, 395, 400, 401, 434, 450
Batı-Orta Afrika 6, 127, 129, 130
Beard, James 329
Bee (gemisi) 71, 164, 165, 168, 230
Behrendt, Stephen D. 17, 21, 75, 89, 214, 236-238, 243, 244, 248, 323
bela olmak/satışmak 212, 256, 257, 332
Bellamy, Joseph 155, 328
Benezet, Anthony 23, 186, 444
Benin (gemisi) 340
Benin Bükü 6, 15, 16, 119, 121, 122, 133, 182, 314, 322, 360
Benson (gemisi) 301, 356
Bermuda şalopası 76
Bess (gemisi) 248, 369
Betsey (gemisi) 90
Biafra Bükü 6, 9, 15, 41, 88, 123, 124, 126, 127, 147, 158, 240, 260, 368, 369, 387, 395
Bijago Adaları kabileleri 111
Billinge, Henry 340, 341
Billinge, James 227
Birch, Peter 242
Bird, Japhet 265, 380
Black (Kara) Bart (Bartholomew Roberts) 34, 47, 330
Blackburn, Robin 14, 60, 63, 454
Black Joke 376, 425
Black Prince 310, 331
Blake, William 66
Blayds (gemisi) 238
Blundell, Thomas 340, 341
Bobangiler 127, 129
Bonny 9, 42, 43, 52-55, 61, 88, 124, 125, 133, 147, 153, 235, 260-262, 282, 325, 331, 372, 378
borçlandırmak 181
Bosman, Willem 54
Bostock, Robert 237, 238, 243, 246, 248-250
Boulton, Thomas 174, 250-254, 287, 319
Bowen, James 272, 292, 315, 323, 358, 384, 388, 399, 401, 402
Bowen, Josah 272, 292, 315, 323, 358, 384, 388, 399, 401, 402
Bowen, Richard 384
boyunduruk 96, 107, 223
brendi (konyak) 210, 309, 354, 427
Bridgetown (Barbados) 160, 161, 334, 457
Bridson, John 216
Bristol 18, 26, 40, 42-44, 48, 64, 67, 69-73, 76, 77, 80, 86, 87, 89, 140, 172, 236, 237, 240-243, 247-249, 258, 259, 261, 268, 281, 300, 305, 323, 324, 330, 356, 369, 388, 390, 403, 406, 408, 417, 418, 420, 422-424, 428, 452

"Bristol seferi" 259
Britanya'nın Zaferi veya Gemi İnşaatının İfşası (Sutherland) 78
Briton (gemisi) 121, 325
Brooks (gemisi) 2, 8, 19, 28, 79, 115, 279, 281, 361, 367, 404-408, 410-416, 420, 423-426, 429-433, 435-443, 445
Brooks, Joseph (oğul) 407, 420, 443
Brothers (gemisi) 418, 419
Brownlow (gemisi) 206, 233, 234, 289, 290, 293
Bruce Grove (gemisi) 305, 325
Bundy, John 324
Burges, Richard 42
Butterworth, William 9, 30, 31, 155, 253, 265, 292, 300, 301, 303, 309, 313, 335, 358, 367-371, 385, 400
Buxton (gemisi) 329, 330
Byam (gemisi) 264

Cabinda 128, 130
Canterbury (gemisi) 312
Cape Coast Kalesi 35, 64, 108, 116, 118, 142, 185, 266, 391
Cape Mount Jack 367
Carey, Matherw 410-412, 439
Carretta, Vincent 143-145, 154, 163
Carter, Joseph 41, 260, 454
cezalandırma 191, 257, 265, 290, 291
Chadwick, Richard 243
Chamba (Dunkolar) 28, 352, 358
Chapman, Fredrik Henrik af 78
Charles, James 381
Charleston (gemisi) 102, 103, 255
Charleston (South Carolina) 49-51, 68, 73, 90, 91, 102-104, 206, 236, 240, 255, 334, 335, 401, 402, 426, 457
Charles-Town (gemisi) 354
Chesapeake 15, 68, 444, 457
Christian, David 88, 92, 320
Christopher, Emma 22, 64, 67, 82, 104, 105, 237, 244, 299, 304-307, 316, 331, 343, 354, 363, 405, 441
Cihat 111
cinsel hizmetler 31
City of London (gemisi) 377
Clannen, Henry 447, 448, 450, 452
Clare (gemisi) 391
Clarkson, Thomas 6, 18, 42, 64, 67, 86-89, 91, 92, 97, 121, 132, 134, 136, 171-173, 175, 188, 197, 281, 323, 373, 374, 380, 394-397, 404, 406, 407, 410, 412, 413, 417-427, 429, 431, 432, 435-440, 443, 444, 458
Claxton, Ecroyde 312, 317, 353, 365, 372, 374, 380, 397
Cocket, Thomas 336
Coleridge, Samuel Taylor 426
Collingwood, Luke 318, 380, 451
Comte du Nord (gemisi) 239, 333, 356, 363
Connolly, James 102, 240, 242, 247
Connor, John 257
Cooney, William 221, 222, 224, 225
Cooper, Thomas 51, 404, 405, 437
Cornwall (gemisi) 47, 210
Cowan, Alexander 32
Cranston, John 447-452, 457, 460
Crescent (gemisi) 32, 112
Cropper, Robert 219, 227
Crow 235
Crow, Hugh 9, 10, 53, 55, 56, 61, 136, 235-237, 247, 260, 282, 287, 288, 301, 302, 354, 355, 379, 387, 397, 455, 459, 461
Cruikshank, Isaac 426
Cugoano, Ottobah 15, 442, 443
Currie, James 173, 383, 421
Curtin, Philip 21, 22, 62, 146, 364

çakmakçılar (topçu, silahtar) 81, 84, 201, 208, 209, 254, 304, 311, 312, 341
çapulcular 196
çektiri 78, 96, 97, 108, 184, 434
Çektiri 84

"dab-a-dab" 315
Dagge, John 46, 47
dağla(n)ma/damgalama 99

Dahomi 44, 107, 122, 135, 385
Dalziel, Alexander 438
damar genişlemesi 4
"dans" 17, 208, 349, 352, 423, 433
dashee 121, 124
Davis, Howell 19, 34, 80, 303, 324, 435
Dean, John 419, 422
Deborah (gemisi) 89
Delight (gemisi) 250
denizci intiharları 203, 324, 420
denizciler *bkz.* köle gemisi tayfaları
denizcilik dili 160
Derby (gemisi) 335, 336, 340
Dickinson, Dr. 370
"Dicky Sam" 256, 316
diller 17, 111, 155, 365-367
disiplin 55, 64, 159, 167, 200, 201, 209, 228, 257, 258, 288, 289, 292, 298, 306, 322, 343, 348, 351, 385
disiplin cezası 228
dizanteri 96, 322, 358, 363
"Dizia", Afrikalı Hanım" (Boulton) 287
doktorlar (sıhhiyeciler) 277, 382
dokuz kamçılı kırbaç 215, 254, 409, 455
Dolben Kanunu (Köle Taşıma Yasası) 84, 94, 95, 382, 407, 409, 413, 429, 438, 439, 444
Dolben, Sir William 84, 94, 95, 382, 407, 409, 413, 429, 438, 439, 444
Donnan, Elizabeth 71, 72, 74, 75, 89, 109, 116, 239, 240-242, 244, 247, 249, 250, 260, 265, 303, 305, 311, 331, 333, 354, 359, 363, 377, 386
DuBois, W. E. B. 13, 14, 22, 445, 454, 455
Duke, Antera 23, 52, 71, 82, 123, 124, 126, 140, 207-210, 214-216, 218, 219, 306, 318, 355, 364, 459
Duke of Argyle (gemi) 71, 207-210, 214-216, 218, 219
Dunbar, Charles 286
Duncan, John (kaptan) 210, 212, 333
Dundas, Sir Henry 443
Dunfry, Peter 81
Dunn, John 19, 335
D'Wolf ailesi 237
D'Wolf, James 72, 73, 447, 449, 452-454, 460
Dyula tacirleri 111

Eagle (gemisi) 64, 177, 181, 190, 275, 384
Earl of Halifax (gemisi) 222, 223
Edwards, Richard 373
Efik 123, 124, 155
Ekpe (Leopar) Derneği 123
Elford, William 404, 406, 407, 410, 416, 417, 424
Elizabeth (gemisi) 72, 74, 105, 127, 323, 365, 381, 454
Eliza (gemisi) 19, 57, 91, 265, 356
Ellery, William 247
Ellison, Henry 28, 40-42, 121, 132, 141, 260, 301, 304, 312, 316, 325, 333, 334, 374, 383, 392, 401, 458, 459
Ellis, Thomas 209, 337
Eltis, David 13, 21, 22, 63
Emilia (gemisi) 44, 367
Endeavour (gemisi) 329
Enterprize (gemisi) 240, 242
Equiano, Olaudah 6, 23, 143-170, 201, 275, 318, 351, 398, 424, 442
esaret donanımı 99
Eski Calabar 9, 30, 40, 123, 124, 131, 133, 147, 262, 312, 368, 372, 379, 395
Essex (gemisi) 259, 303, 326
Euveler 122
"ev inşa etmek" 184
Expedition (gemisi) 33, 52
Eyüp bin Suleiman 109, 112, 135

Falconbridge, Alexander 42-44, 52, 54, 135, 192, 257, 260, 312, 316, 321, 354, 357, 358, 360, 361, 365, 367, 374, 380, 381, 387, 401, 416, 421
Falconer, William 79, 90, 91, 95, 97, 99
Fanteler 119, 141, 197, 352, 358, 359, 385, 436

Fellowes, Joseph 219
Fentiman, Edward 377
Ferrers Galley (gemisi) 378
Ferret (gemisi) 341
fıçıcılar (bakırcılar) 254
filikalar 108
firar 56, 202, 207, 210, 215, 226, 228, 246, 264, 308, 327, 331, 332, 355, 435
Fisher, John 219, 251, 337
Fisher, Thomas 251
Fitzpatrick, Sir Jeremiah 90, 91
Florida (gemisi) 99, 359, 379
Fly (gemisi) 86, 91
Fonlar 122, 131
Forrester, John 221-223
Fort James (kale) 64
Fort Komenda (kale) 115, 116
Fransız Devrimi 21, 429
Free Love (gemisi) 319
Fryer, James 248
Fulbeler 115
Fuse, Arthur 16
Futa Callon 108, 111, 115

Gamble, Samuel 249, 250, 359
gemici *bkz.* köle gemisi tayfaları
"gemi efendisi" 254
gemiler (gemi tipleri) 15, 20, 35, 61, 62, 64, 74, 76, 310, 326, 453
Gemi Mimarlığını İyileştirme Derneği 415
gemi yapımı 75-78, 88, 415
Georgia 15, 51, 88, 144, 355, 444
"geri dönüşü olmayan kapı" 142
Gine kurdu 333
Glover, George 326
Golalar 101, 103, 115, 131, 385
Goldsmith, Oliver 53, 56, 57
Goodboy, John 81
Gordon, Thomas 59, 60, 63, 65, 78
Goree Adası 142
"gözdeler" 286
Grafton, Joseph ve Joshua 241, 249, 250
Green, Peter 421
grevler 378
Greyhound (gemisi) 99, 205, 228
grog 252, 309
Gronniosaw, Ukawsaw 6, 139, 140, 141
Güney Denizi Kumpanyası (South Sea Company) 242, 353, 377

Haiti Devrimi 21, 431
Hall, John Ashley 36, 155, 265, 334, 356, 358, 458
Hamilton, John 32, 92, 215, 305, 314, 350, 353
Hardingham, John 78
Harding, Richard 26, 27, 324
Hardwicke, Eustace 329, 330
Harms, Robert 21, 22, 129, 131
Harris, Charles 354
Harrison, David 72, 75, 323, 458
hastalık 43, 70, 83, 84, 93, 174, 192, 215, 216, 221, 225, 314, 318, 322, 323, 350, 356, 358, 360, 363, 416, 423, 427, 457, 459
Hawk (gemisi) 259, 302, 305, 306
Hawkins, Joseph 52, 102, 103, 255, 395, 396
hayalet gemiler 24, 99, 323, 391
Henderson, David 374
Hesketh (gemisi) 87
Hilgrove, Nicholas 19
Hill, George 18, 63, 67, 102, 105, 155, 302, 341, 349, 364, 405
Hind (gemisi) 264
Hobhouse, Isaac 241, 246, 247
Hogg, James 379
Holiday (Bonny kralı) 61
Hudibras (gemisi) 9, 30, 31, 253, 313, 368, 370, 373, 388
Humbe 130
Humble, Michael 77
humma (yüksek ateş) 362
Hurry, William 77
Hutchinson, William 78

Industrious Bee (gemisi) 164, 165, 168
Ireland, Jonathan 227

İbaular 101-103, 131, 395
İbibiolar 126, 352, 387

ibret cezası 41, 57, 209, 247, 282, 288, 379, 392
İcolar 126, 155
İgalalar 126, 155
İgbolar 50, 102, 126, 136, 148, 149, 156, 159, 284, 351, 368, 388
İngilizce 2, 28, 29, 52, 123, 126, 134, 155, 164, 211, 260, 285, 366, 367, 392, 428, 435
iskele bekçileri 335
iskorbüt 49, 322, 324, 362, 363, 457
İslam 111, 115
isyan 31, 36, 70, 96, 174, 217, 220, 228, 231, 234, 246, 248, 250, 264, 282, 308, 327, 329, 330, 331, 363, 365, 386, 387, 419, 431, 450

Jackson, Richard 206, 234, 289, 290, 293, 454
Jamaika 15, 27, 28, 32, 45, 49, 55, 56, 71, 92, 93, 171, 177, 190, 198, 226, 236, 241, 253, 261, 318, 329, 333-335, 379, 386, 400, 435, 451, 457, 459
James, C.L.R. 62, 63
James, William 311, 334, 339, 399
Jefferson, Thomas 444
Jeffreys, Ninian 458, 459
Jenkins, William 261, 262, 263
Jillett, Thomas 325
John (gemisi) 7, 199

Kabes, John 115, 116, 118
kamçılama (kırbaçlama) 190
kan kardeşi 384
kano evler 124, 126, 127
kapitalizm 442; ayrıca bkz. tacirler
Kaptan Cooke 323
Kaptan Duncan 210, 212
Kaptan Edwards 355
Kaptan Freeman 215
Kaptan Hewlett 418
Kaptan Holmes 327
Kaptan Lemma Lemma 121, 122
Kaptan McBride 264
Kaptan Molineux 317
Kaptan Parrey 406, 407, 413, 415
Kaptan Pemberton 215
Kaptan Street 264
Kaptan Tomba 5, 26, 27
Kaptan Wanton 319
karacılar 215, 298, 302
Kasanje 130
Katherine (gemisi) 46, 48, 49, 405
kekamoz 98
kelepçe 102, 210, 271, 352, 409
Kelsal, James 318
Kennelly, John 330
Kettle, James 377
kırbaçlama (kamçılama) 167, 191
Kingston (Jamaika) 27, 28, 49, 55, 71, 93, 334, 335, 435, 457, 459
King, Thomas 302, 351, 402
Klein, Herbert S. 14, 22, 70, 87, 105, 131, 237, 319, 361
Kongo 15, 52, 107, 127, 129, 130, 131, 239, 240, 274, 445
Konny, John 118
Koromantiler 284, 387, 392
korsanlar 331
köle gemileri 53, 76, 77, 79, 94, 97, 98, 134, 203, 210, 250, 282, 323, 394, 403, 426, 453
köle gemilerinde ayaklanma 7, 31, 39, 96, 240, 335, 431
köle gemisi kaptanları 39, 57, 260, 282, 289, 456
köle gemisi mürettebatı 16
köle gemisi tayfaları 19, 103, 144, 179, 216, 252, 254, 295, 296, 298-300, 319, 418, 448, 450, 460
köle gemisi zabitleri 81, 82, 84, 96, 207, 242, 251, 252, 260, 275, 285, 289, 292, 304, 306, 308, 309, 324, 329, 330, 356, 371, 376, 381, 423, 432, 435, 450
köle intiharları 17, 44, 46, 57, 73, 111, 159, 167, 193, 203, 209, 246, 284, 314, 318, 348, 351, 378, 380-383, 396, 397
köle kapmaca 367, 379, 401
köleler 16, 17, 19, 27, 31, 39, 42, 43, 46, 55, 64, 76, 85, 89, 96, 97, 105, 118, 132, 148, 152, 157, 159, 163, 164, 186, 191, 193, 195, 196, 204, 209, 212-214, 216, 243, 245-247,

263, 265, 283-285, 288, 290, 302, 310, 311, 312, 317, 318, 324, 331, 334, 352, 360, 369, 370, 373, 375, 376, 377, 381, 382, 385-388, 391, 392, 394, 396, 397, 399-401, 427, 433, 444, 454, 459; Köleler Evi (Goree Adası) 142; kölelerin direnişi 393
kölelik karşıtı harekette: Afrika'daki savaşlarda adam kaçırma 134, 139, 148, 456; Cugoano, Ottobah 15, 442; D'Wolf davası 447-450, 452, 454; Equiano, Olaudah 318, 424, 442; Riland'ın (John) etkilenmesi 92-94; Kölelikle Mücadele Derneği 172, 404, 440; gelişiminde *Zong* davasının etkisi 318, 442, 451
Köle Sahili 37, 171
köle ticareti 18, 21, 22, 33, 42, 50, 62, 65, 66, 72, 86, 108, 118, 121, 124, 130, 133, 149, 153, 155, 166, 171-173, 175, 177, 196, 198, 200, 215, 233, 239, 256, 272, 281, 292, 293, 299, 300, 320, 322, 325, 330, 342, 351, 375, 393, 403, 404, 407, 416, 425, 428, 429, 442, 443, 445, 451, 454, 461
köpekbalıkları 33, 42, 52-57, 325, 379
Kraliyet Afrika Kumpanyası (Royal African Company) 16, 47, 65, 67, 109, 112, 116, 133, 240, 263, 271, 353, 365, 386
Krular 114, 385
kurgusal akrabalık 398

Lady Neilson (gemisi) 32, 33
Lapworth, Will 215
Laroche, James 242
Laurens, Henry 5, 49-51, 267, 460, 461
Lawson, Caesar 215, 240
Lawson, Edward 215, 240
lazımlık 213, 312, 380
Leadstine, John 26
Lees, William 209, 210
Leigh, William 293, 320, 321
Lewis, Job 227, 228, 229
Leyland, Thomas 239, 240, 241, 242, 246
Liberty (gemisi) 93, 95, 97-99, 135, 331, 375
Lines, William 419
Littleton, William 312, 350
Liverpool 7, 18-20, 32, 44, 45, 48, 56, 64, 67, 69-72, 74-77, 87-89, 91-93, 98, 121, 124, 141, 155, 171, 176-80, 187, 196, 205, 206, 208, 214, 218, 219, 226-228, 230, 233, 235-237, 242, 243, 248, 250, 251, 256, 261, 265, 268, 281, 282, 292, 295, 296, 298, 300, 302-305, 315, 317, 319, 323, 326, 335, 337-342, 345, 356, 368, 403, 406, 407, 417, 420-424, 427, 428, 432, 435, 438, 439, 445
Loango 128-130, 274
Londra 8, 14, 15, 19, 22, 26, 28, 34, 37, 47, 48, 50, 52-55, 60, 63-66, 70, 71, 73, 75, 76, 78-80, 82, 83, 86, 89, 91, 92, 93, 105, 109, 112, 114, 119, 121, 123, 127, 132,134-137, 140, 141, 143, 144, 146, 155, 159, 171-174, 177, 200, 201, 234, 237, 240, 244, 258, 259, 264, 265, 267, 278, 282, 286, 300, 302, 303, 311, 314, 319, 321, 323, 335, 336, 340, 350, 351, 353-356, 359, 361-366, 379, 380, 383, 394, 403, 405, 406, 413, 414-418, 420, 423-425, 427, 428, 429, 431, 432, 436, 441, 443, 453, 454
Lopez, Aaron 89, 128, 239, 390
Lord Rodney 332
Lord Windham 429
"Lostromo Bess" 369
"Lostromo" (köle) 5, 27
lostromolar (porsunlar) 28, 81, 84, 191, 208, 209, 219, 308, 311, 329, 456
Louis XVI 431
Loyal George (gemisi) 253, 301, 347, 377
Luanda 128, 130

Mackdonald, Peter 222
Magnus, John 82

Malinke 108, 111
Manchester, Isaac 175, 302, 338, 341, 404, 405, 428, 452
Manesty, Joseph 6, 71-76, 92, 98, 206-208, 211, 215, 218, 219, 226-230
manikalar 45, 99
Manneh Savaşları 115
Mann, Luke 123, 335
Mansfield, Judge 382
marangozlar 74, 75, 77, 123
Marshall, Thomas 376, 377, 425
Mary (gemisi) 76, 87, 99, 109, 123, 127, 137, 145, 199-201, 214, 228, 229, 233, 236, 238, 264, 289, 291, 304, 354, 387
Massachusetts 74, 76, 305, 355, 386, 402, 445
Matamba 130
Matthews, John 52, 131, 132, 248, 315, 350, 351, 364, 368, 399, 438
McGauley, James 258, 260
Mendeler 115
Mendoss, John 262
Mercury (gemisi) 88, 90, 98, 172, 251, 257, 329, 330, 345, 355, 356, 382, 385, 386, 392, 423, 424, 426, 448, 449
Merrick, George 247, 248, 249
Messervy, Francis 284
Middleton, Thomas 109, 340
Millar, George 312, 344, 350, 396
Miller, Joseph 14, 21, 131
Miller, William 310
Molembo 128, 130
Molly (gemisi) 261-263
Moore, Francis 109, 133
Moore, Henry 238, 244
More, Hannah 426
Morice, Humphry 5, 46-49, 51, 83, 240-242, 246, 247, 250, 267, 323, 379, 460, 461
Morley, James 334, 376, 458
Murdock, William 102, 445
Murray, Robert 81
Müslümanlık 111

Nancy (gemisi) 90, 163, 452
Nassau (gemisi) 380
Nelly (gemisi) 98, 235, 246, 424
Neptune (gemisi) 356
New Britannia (gemisi) 88, 381, 385
Newport (Rhode Island) 19, 68, 71, 72, 74, 78, 90, 98, 172, 239, 244, 251, 257, 333, 345, 353, 356, 382, 385, 386, 391, 426, 447, 449
Newton, John 71, 114, 140, 141, 166, 199-212, 213-234, 237, 264, 275, 283, 289-292, 301, 319-321
Nightingale (gemisi) 27, 40, 41, 383
Noble, Clement 28, 30, 237, 312, 330, 432-437, 440, 443
Norris, Robert 5, 34, 44-46, 131, 135, 285, 302, 314, 315, 320, 371, 427, 428, 438

Ogden (gemisi) 154, 158, 163
Ogle, Challenor 35
Ogoniler 126
Oliver, George 56, 73, 338
Oriji, John 148, 156
Osei Tutu 118
Ovimbundu 130
Owen, Nicholas 5, 35-37, 112, 114, 210, 300, 301, 363, 364
Oyo İmparatorluğu 122

ölü listesi 322, 326
ölüm 12, 14-17, 19, 43, 46, 48, 73, 81, 82, 141, 158, 173, 176, 185, 190, 192, 197, 199, 206, 211, 216, 218, 225, 226, 229, 233, 240, 249, 264, 286, 290, 291, 298, 310, 323, 329, 360-363, 379, 382, 383, 394, 395, 397, 399, 407, 417, 418, 423, 434, 452, 462
ölüm oranları 360, 361

Pain, Samuel 16
para fıçıları 95
Parker, Isaac 52, 140, 354, 355
Park, Mungo 52, 140, 354, 355
Parr, Edward 88, 91, 121
Parr (gemisi) 88, 91, 121

Parr, Thomas ve John 88
Pascal, Michael Henry 164
Pearce, Jeremiah 246, 247
Pearl Galley (gemisi) 329
Pearson, Thomas 340, 355
Peggy (gemisi) 50, 80
Penny, James 239, 243, 302, 332, 333, 355, 356, 363, 416, 438
Perkins, John 71, 327
Philmore, J. 363, 442, 443
Pidgin dilleri 366
Piggot, Mr 438
Pike, Stephen 108
Pitt, William 406, 410
piyan 333, 362
plantasyon sistemi 13, 18, 22, 23, 25, 51, 64, 67, 76, 135, 159, 161, 402, 443, 444, 453, 456
Pocock, Nicholas 77, 268
Polly (gemisi) 447, 448, 450- 452
Pope, Erancis 333
Portekizli kaşifler 60
Postlethwayt, Malachy 6, 65-67, 70, 92, 326
Potter, Peter 123, 235, 303, 326
prangalar 99, 196, 254, 352, 388
Prince (gemisi) 236
Prince Henry (gemisi) 215
Prince of Orange (gemisi) 379, 380
Princess (gemisi) 34
Principles of Naval Architecture (Gordon) 59, 60, 78

Quaker tarikatı 77, 186, 418, 444

Racehorse (gemisi) 228, 229
Radcliffe, Thomas 337, 339
Ranger (gemisi) 244, 245, 285, 381
Rathbone, William 77, 375
Rawlinson, John 354
Rearden, John 330
Redwood, Abraham 333
Rhode Island 16, 19, 71-74, 76, 84, 87, 89, 90, 98, 172, 237, 240, 305, 319, 323, 333, 391, 426, 445, 447, 449-452, 457
Richardson, David 21, 70, 262, 300, 301, 387, 393
Richardson, John 300
Richardson, William 300
Rigby, James 366
Riland, John 6, 92-97, 99, 314, 324, 352, 353, 373-376
Rivera, Jacob 239
Robe, Edward 420
Robert (gemisi) 26
Roberts, Bartholomew 5, 34, 47
Robertson, William 175, 198
Roberts, Thomas "Belalı" 256
Robinson, Samuel 5, 32, 33, 36, 53, 86, 305-312, 319, 325, 326, 344, 350, 351, 367, 368
Rodney, Walter 105, 107, 133, 442

Sadler, John 221
sağlıklı koşullar 19, 245
Sahra-aşırı (köle) ticareti 105, 122
Sailor's Farewell (Boulton) 250, 251, 319
Sally (gemisi) 87. 244, 246, 452
Sanderson, Thomas 327-329
Sandown (gemisi) 134, 283, 323, 359, 402
Sandys, Samuel 74, 177
Sarah (köle) 5, 30-32, 48, 247
savaş 20, 56, 71, 73, 81, 84, 97, 99, 104, 105, 108, 111, 118, 121, 124, 129, 131-134, 146-148, 187, 188, 202, 203, 210-212, 222, 265, 283, 297, 298, 302, 303, 358, 359, 383, 385, 392, 398, 436
Seaflower (gemisi) 355
Seaton, William 302
Senegambia 6, 15, 52, 104, 108, 109, 111, 112, 115, 133, 136, 240, 271, 314, 365, 386, 387, 395
serbest ticaret erbabı 47, 67
Sererler 111
Setarakoo, William Ansah 211
Sharp, Granville 173, 251-253, 262, 318, 380, 442
Shearer, William 90
Sheffield, John (Lord) 70, 172, 302, 333
sıçanlar 214
sınırlı azık 258
sırdaş köleler 285

Sierra Leone 6, 15, 26, 33, 34, 36, 52, 55, 64, 86, 93, 112-115, 131, 132, 139, 203, 212, 219, 220, 231, 240, 351, 363, 364, 368, 387, 399
sigorta 318, 451, 455
Simmons, John 340
simsarlar 241
Simson, Richard 364
Siyah alışveriş 108
siyah aşçı 85
Skinner, Samuel 211
Smale, John 305
Smith, John Samuel 322
Smith, William 53, 263, 365, 387
Snelgrave, William 5, 37-39, 47, 82, 83, 136, 240, 250, 282, 284-286, 288, 311, 312, 322, 323, 343, 351, 352, 365, 373, 378, 384, 386, 387, 392, 397
somun sıkıcı 99, 455
South Carolina 15, 34, 49, 50, 51, 52, 73, 76, 90, 103, 107, 144, 145, 206, 257-259, 267, 305, 309, 335, 401, 426, 444
Southey, Robert 426
speculum oris 29, 193, 197, 254, 271, 288, 315, 376, 455
Speedwell (gemisi) 328
Speers, William 235, 244-246
Squirrel (gemisi) 243, 251
Stalkartt, Marmaduke 78
Staniforth, Thomas 337
Starke, Thomas 249
Steel, David 78
Steele, William 327, 328
Stephens, Thomas 242
St. Kitts 87, 93, 219, 226, 227, 230, 333, 379
Stockman, Isaac 447, 448, 450, 452
Strong, Mathew 244, 246, 432
su 11, 15, 41, 45, 47, 53, 61, 77, 78, 83, 84, 90, 95, 99, 111, 140, 153, 165, 169, 177, 183, 186, 189, 192, 197, 205, 214, 218, 221, 254, 255, 259, 262, 268, 282, 310, 314, 318, 362, 378, 456
su kaybından ölümler 362
suç işleyenlere kölelik cezası 28, 105, 133, 212
Susular 114, 115
Sutherland, William 78
sübyan 81
süprüntü köleler 334
Swain, Richard 221-223
Swansea (Massachusetts) 74
Swift (gemisi) 259, 302

şalopa 86, 88, 269
şarkı söyleme 374
şeker 13, 15, 62, 67, 83, 84, 160, 162, 253, 332, 334, 452, 454, 457
şiddet 62, 144, 156, 168, 201, 256, 286, 292, 315, 316-318, 320, 328, 337, 343, 349, 356, 357, 374, 377, 397, 405, 441, 443, 448, 461, 463
ayrıca *bkz.* kırbaçlama

tacirler 15, 38, 70, 71, 76, 77, 89, 124, 126, 127, 129, 131, 133, 144, 149, 154, 169, 187, 239, 240, 243, 244, 247, 249, 250, 298, 324, 332, 340, 341, 353, 365, 418, 428, 441, 442, 444, 456
Tacky İsyanı 451
Tarleton, John 438
Tartar (gemisi) 44, 305
Taylor, Anthony 23, 50, 341, 383, 426
tazminat 318, 382, 422, 462
Teast, Sydenham 77, 268
tecavüz (ırza geçme) 194, 286
tekne alışverişi 108
Temneler 115
tercümanlar 435
Tewkesbury (gemisi) 330
Thetis (gemisi) 258, 300, 356
Thomas and John (gemisi) 19
Thomas (gemisi) 6, 16, 18, 19, 21, 22, 28-30, 42, 55, 57, 59, 60, 63-66, 78, 84, 86, 88, 92, 97, 109, 121, 132, 134, 139, 171-175, 188, 200, 201, 239-242, 244, 246, 249-251, 256, 259, 260, 264, 278, 281, 282, 287, 301-303, 309, 319, 323-325, 327, 329, 330, 332, 333, 335-337, 339-341, 351, 363, 364, 366, 367, 373, 374, 376, 381, 384-387, 394, 395, 397, 399, 401, 402,

404, 405, 410, 412, 413, 418-421, 424, 425, 428, 431, 432, 436, 437, 440, 444, 452, 458
Thomas, Hugh 21, 22, 428
Thompson, Thomas 301, 303, 366
Thomson, Daniel 222
Tio 130
Tittle, John 287
Todd 49
Todd, Hinson 49-52
Told, Silas 53, 54, 253, 292, 300, 301, 304, 324, 347, 348, 377, 402
top (dökme demir) 61, 72, 90, 91, 96, 97, 121, 123, 154, 208, 209, 260, 325, 338, 341, 355, 388, 390
top odası 97, 388
Towne, James 257, 259, 316, 331, 334, 335, 359, 374, 377, 392, 393, 458
Triumph (gemisi) 98
Trotter, Thomas 28-30, 132, 282, 312, 361, 363, 367, 368, 385, 387, 399, 401, 402, 432-437, 440
True Blue (gemisi) 177, 190
Tucker, Henry 112, 114, 211, 212
Tucker, Peter 112
Tucker, Thomas 324
Tucker, Timothy 253, 301, 347
Tuohy, David 235, 238, 244-246, 432
Turner, John 200, 327, 328
Tüccar Girişimciler Derneği 80
tüfekler 40, 97, 121, 138, 146, 259, 300, 455
tütün 13, 62, 67, 83, 148, 164, 214, 228, 245, 259, 287, 312, 354, 427, 454

Unity (gemisi) 45, 382, 384, 385
Unsworth, Barry 22-24
uskuna 75, 88, 140, 269
usta gemici 208, 236

ücretler 16, 75, 242, 243, 345

vardiya nöbetleri 308
Vassa, Gustavus 143-145, 169, 275, 424
Vili 130, 274
Virginia 75, 76, 105, 121, 127, 147, 163, 168-170, 226, 241, 259, 261, 287, 324, 400
Volof 109

Wadstrom, Carl Bernard 431
Wallis, Richard 163
Ward, John 33
Wasp (gemisi) 378, 384, 388
Watkins, William 5, 40, 41
Watt, Charles 239
Webster, John 60, 177
Welsh, Alexander 121, 221, 227, 229
Westmore, James 240, 249, 259, 260
Whitfield, Peter 355, 356
Wilberforce, William 94, 200, 425-428, 436
Williams, Joseph 374
William, Thomas 329
Wilson, David 177
Wilson, Isaac 314, 316, 380
Windward Sahili 6, 15, 42, 43, 84, 87, 92, 101-103, 112, 114, 115, 208, 210, 212, 219, 226, 227, 239, 240, 262, 264, 305, 310, 314, 344, 363, 365-367, 385, 387, 391, 392, 395
Winterbottom, Thomas 55, 364, 366, 399, 400
Wood, Samuel 411, 412
Woodward, Robert 177
Wright, John 88
Wroe, John 329

Yabancı Köle Ticareti Yasası 444
yağmur suyu 214
yamyamlık 157, 351
Yates, Thomas 335, 336, 340
yemek 29, 45, 73, 85, 93, 97, 114, 121, 134, 144, 151-154, 156, 165, 199, 213, 263, 271, 284-286, 288, 309, 315, 328, 349, 351, 354, 359, 360, 372, 374, 376, 377, 396, 399, 409, 421, 423, 425, 427, 431, 456
Yeni Calabar 124, 133, 147, 359

Yorubalar 122
Young Hero (gemisi) 317

zabitler 31, 34, 81, 84, 173, 178, 182, 183, 185, 197, 228, 243, 251, 252, 257, 265, 286, 292, 298, 308, 317, 342, 435, 456

zincirler 42, 99, 158, 197, 213, 254, 316, 378, 388
Zong (gemisi) 318, 380, 442, 451