

SLAVENSCHIP LEUSDEN

LEO BALAI
SLAVENSCHIP LEUSDEN

MOORD AAN DE MONDING
VAN DE MAROWIJNERIVIER



WALBURG PERS

© 2013 Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Zutphen

www.walburgpers.nl

Omslagfoto © Karel Donk www.kareldonk.com

Zonsondergang op de Surinamerivier, de rivier waar het slavenschip Leusden naar op zoek was. In plaats daarvan koos het de monding van de Marowijnrivier. De dramatische gevolgen van deze keuze worden in dit boek beschreven.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Voorzover het maken van kopieën uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikel 16b Auteurswet 1912 juncto het Besluit van 20 juni 1974, Stb. 351 zoals gewijzigd bij Besluit van 23 augustus 1985, Stb. 471 en artikel 17 Auteurswet 1912, dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoedingen te voldoen aan de Stichting Reprorecht (Postbus 3051, 2130 KB Hoofddorp). Voor het overnemen van gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken (artikel 16 Auteurswet 1912) dient men zich tot de uitgever te wenden.

Zoveel mogelijk is getracht de eventuele rechthebbenden van de afbeeldingen te achterhalen. Rechthebbenden die in dit verband niet zijn benaderd wordt verzocht zich met de uitgever in verbinding te stellen.

Tekstredactie: Onno Jager/Jager & Neyndorff

Omslagontwerp: Walburg Pers

Ontwerp binnenwerk: KM Grafisch Werk, Utrecht

ISBN 978.90.5730.951.9

NUR 691

INHOUD

Woord vooraf 9

DEEL I **DE SLAVENHANDEL**

1. **Oprichting van de WIC en het begin van de Nederlandse slavenhandel** 13
2. **De Sociëteit van Suriname** 17
3. **De organisatie van de slavenhandel** 20
 - Piezas de India 20
 - De aankoop van gevangenen 21
 - Kauri als betaalmiddel 21
 - Het brandmerken 23
4. **De gebieden waar de gevangenen vandaan kwamen** 24
 - De Slavenkust 24
 - De Loango-Angolakust 26
 - De Goudkust 27
5. **Slavenschepen** 29
 - Het verblijf aan boord voor vertrek uit Afrika 30
 - De overtocht 31
 - Het slavenschip: een varende gevangenis en nog meer 33
 - Matrozen 37
 - Afrikaanse matrozen 39
 - De gevangenen 40
 - Verkrachting 41

- Onderlinge contacten tussen gevangenen aan boord 42
Bomba's 43
6. **De omvang van de trans-Atlantische slavenhandel** 46

DEEL II **DE LEUSDEN**

7. **Het slavenschip *Leusden*** 49
De bouw van de *Leusden* 49
Een reconstructie van het schip 51
Vergelijking met de *Fredensborg* 52
Levensmiddelen en handelsgoederen 55
8. **De bestemmingen van de *Leusden*** 62
Sint Eustatius 62
Berbice 64
Suriname 65
9. **De eerste vijf slaventochten van de *Leusden*** 68
Eerste reis, 1719-1721: Texel-Elmina-Loango-
Sint Eustatius-Texel 68
Tweede reis, 1721-1723: Texel-Elmina-Sint Eustatius-
Texel 70
Derde reis, 1723-1724: Texel-Elmina-Fida-Berbice-
Sint Eustatius-Texel 77
Vierde reis, 1725-1726: Texel-Elmina-Sint Eustatius-
Texel 97
Vijfde reis, 1727-1728: Texel-Elmina-Accra-Elmina-
Suriname-Texel 101
10. **Opstanden op de *Leusden*** 108
Verzet op de schepen 108
Opstanden tijdens de slaventochten van de *Leusden* 112
De eerste grote opstand (zesde reis) 114

- De tweede grote opstand (zevende reis) 114
- Zesde reis, 1729-1730: Texel-Elmina-Jaquin-Suriname-
Texel 118
- Zevende reis, 1730-1731: Texel-Elmina-Accra-Jaquin-
Suriname-Txel 121
- Achtste reis, 1732-1733: Texel-Elmina-Hollandia-
Elmina-Appa-Suriname-Txel 123
11. **Ziekten op de *Leusden*** 127
- Negende reis, 1734-1736: Texel-Elmina-Appa-Chama-
Elmina-Appa-Suriname-Txel 131
12. **Moord op de *Leusden*** 144
- De *Zong* 144
- De *Recovery* 146
- Tiende reis, 1737-1738: Elmina-Accra-Elmina-
ondergang Marowijnerivier 147
- De laatste dagen van de *Leusden* 153
- Het besluit om de gevangenen te vermoorden 155
- Bergloon 158
- Verdere afwikkeling in Nederland 159

DEEL III **EPILOOG**

17. **Een waargebeurd verhaal** 163
18. **Nabeschuwing** 165
19. **Beknopte literatuurverwijzing** 171

*Ter nagedachtenis aan de honderden Afrikaanse
gevangenen die in 1738 aan de monding van de
Marowijnerivier werden vermoord.*

WOORD VOORAF

Dit boek is een bewerking van mijn wetenschappelijk onderzoek naar de geschiedenis van de *Leusden*, een van de laatste slavenschepen van de West-Indische Compagnie (wic). Dit soort schepen werd meestal na een of meer slaventochten voor andere activiteiten ingezet. De *Leusden* is een uitzondering en heeft vanaf zijn eerste reis in 1719 tot aan de ondergang in 1738 uitsluitend slaventochten ondernomen, tien in totaal. Tijdens die tien reizen werden 6564 gevangenen ingescheept, van wie er 1639 de overtocht niet overleefden. Vóór verkoop stierven nog eens 102 gevangenen in de slavenmagazijnen, wat het totale aantal sterfgevallen op 1741 bracht. Dit was ruim een kwart van het aantal in Afrika ingescheepte gevangenen, een onvoorstelbare verspilling van mensenlevens.

De historie van dit slavenschip is tot nu toe vrijwel onopgemerkt gebleven. Opmerkelijk, omdat de laatste reis eindigde in de grootste menselijke tragedie uit de Nederlandse scheepvaarthistorie. De *Leusden* vertrok op 19 november 1737 uit Elmina, gelegen in het huidige Ghana. Aan boord waren 700 gevangengenomen Afrikanen, bestemd om als slaaf in Suriname te worden verkocht. Op 1 januari 1738 verging de *Leusden* voor de monding van de Marowijnerivier in Suriname. Op het moment van de ramp bevonden zich nog 680 gevangenen aan boord. Slechts 16 van hen overleefden het. Hoe de bemanning de overige 664 Afrikaanse gevangenen de dood injaagde, is zelfs in de wrede slavernijgeschiedenis onvoorstelbaar.

In deel I ga ik in op onderwerpen die van belang zijn voor het begrijpen van de trans-Atlantische slavenhandel en de rol van Nederland daarin. In deel II behandel ik de geschiedenis van de *Leusden* vanaf de bouw in 1719 tot aan de rampzalige ondergang in 1738. Bij de beschrijving van de tien reizen komen vrijwel alle situaties aan bod die zich op slavenschepen konden voordoen: opstanden, ziekten, conflicten met schepen van andere landen en tenslotte moord. In de nabeschuiving zal ik duidelijk maken hoe de scheepsramp van de *Leusden* heeft geleid tot een misdaad zonder weerga in de geschiedenis van de internationale slavenhandel.

Een opmerking nog over de door mij gebruikte aanduiding ‘gevangenen’ in plaats van ‘slaven’ of ‘tot slaaf gemaakt’. Hoewel Afrikaanse handelaren deze mensen verkochten aan Europese handelaren die hen weer door zouden verkopen aan slavenhouders in Amerika, is dat geen reden om hen aan boord van de schepen al als slaven te betitelen. Het slavenschap was voor de gevangenen de tijdelijke verblijfplaats voor gedwongen vervoer naar een situatie van totale onderwerping in een slavenkolonie. Mijn keuze om hen als gevangenen aan te duiden, heeft te maken met het zo duidelijk mogelijk beschrijven van de positie en omstandigheden waarin zij zich aan boord van de slavenscheepen bevonden. Van een meester-slaafrelatie was immers nog geen sprake op een slavenschap. Die ontstond pas als de gevangene in Amerika was verkocht en eigendom werd van een slavenhouder.

Tot slot twee woorden van dank. Aan mijn uitgever voor het mogelijk maken van deze gepopulariseerde versie over de *Leusden*. En aan mijn echtgenote Dita Vermeulen omdat zij mij met het grootste geduld geholpen heeft het wetenschappelijke verhaal over de *Leusden* door het schrijven van dit boek toegankelijker te maken.

Leo Balai