

### **De laatste reis van het slavenschip *Leusden*.**

*Verslag van de grootste verzwegen moordpartij op een Nederlands slavenschip*

Leo Balai

Op 1 januari 1738 voltrok zich aan de monding van de Marowijnerivier in Suriname de grootste scheepsramp tijdens de periode van de Nederlandse slavenhandel. In dat jaar verging het slavenschip *Leusden* van de West-Indische Compagnie (WIC). Naar schatting 664 van de aan boord aanwezige Afrikaanse gevangenen overleefden de ramp niet. Door de wijze waarop zij de dood in werden gejaagd kan, behalve dat het om de grootste scheepsramp gaat, ook gezegd worden dat zich hier de grootste moordpartij in de trans-Atlantische slavenhandel afspeelde. Behalve deze schrijnende en trieste records heeft de *Leusden* ook op andere punten de hoogste scores behaald. De *Leusden* was, anders dan veel schepen in die tijd, speciaal als slavenschip gebouwd in Amsterdam, in 1719. Het schip heeft tijdens zijn negentienjarig bestaan alleen als zodanig dienst gedaan. De laatste reis was de tiende slaventocht, een prestatie die door geen enkel ander schip is geëvenaard. In deze bijdrage wordt de laatste reis beschreven, vanaf het vertrek uit Nederland, de aankoop en inscheping van Afrikaanse gevangenen, de moordpartij aan de Marowijnerivier tot aan de afwikkeling door de bewindhebbers van de WIC in Amsterdam. De beschrijving van deze laatste reis van dit slavenschip geeft inzicht in de manier waarop de slavenhandel door de WIC was georganiseerd.

### **Nederland 1736-1737**

Op 10 juli 1736 kwamen de bewindhebbers (bestuurders) van de kamer Amsterdam van de West-Indische Compagnie (WIC) samen in het West-Indisch Huis in Amsterdam. Daar was ook ene Lodewijk Lodewijkszoon op eigen verzoek aanwezig omdat hij wilde solliciteren naar de functie van kapitein op de *Leusden*. De bewindhebbers waren nogal verbaasd over dit verzoek, omdat zij hem al hadden benoemd tot kapitein op het slavenschip *Duijnvliet*. Dat schip zou in december naar Afrika vertrekken om daar gevangen genomen Afrikanen te kopen en te vervoeren naar Berbice, een slavenkolonie die door Amsterdamse kooplieden was gesticht. Maar Lodewijkszoon wilde graag de functie van kapitein op de *Leusden* in plaats van de *Duijnvliet*. De *Leusden* was eigendom van de kamer Amsterdam van de WIC, maar op dat moment verhuurd aan de kamer Stad en Lande (Groningen) voor een slaventocht naar West-Afrika en Suriname. Nu was het zo dat de *Leusden* veel groter was dan de *Duijnvliet* en dus veel meer gevangenen kon vervoeren. De *Duijnvliet* was een schip van 27 meter en had een capaciteit van maximaal 375 gevangenen, terwijl de *Leusden*, met een lengte van 34 meter, er 750 kon vervoeren. Dat verschil in vervoersmogelijkheid maakte voor een kapitein heel veel uit. Zijn verdiensten waren voor een deel afhankelijk van de aantallen mensen die hij levend afleverde op de plaats van bestemming in de slavenkoloniën in Amerika. Mogelijk waren dit ook de beweegredenen voor de onverwachte sollicitatie van Lodewijkszoon. De bewindhebbers hadden uiteindelijk geen bezwaar tegen een eventuele benoeming van hem als kapitein op de *Leusden*. Lodewijkszoon wist ongetwijfeld dat de vorige reis van de *Leusden* naar Suriname, zonder meer rampzalig te noemen was. Van de 687 gevangenen die in Afrika werden ingescheept, waren er in december 1735 maar 226 levend in Paramaribo afgeleverd.

Een enorm aantal doden. De *Leusden* had inmiddels een lange staat van dienst achter de rug en was met zijn 19 jaar het schip dat het langste was ingezet voor de Nederlandse slavenhandel. Voor Lodewijkszoon was dit alles geen probleem, het ging hem louter om de verdiensten die hij wenste te genereren.

De *Leusden* had het na zijn laatste reis zwaar te verduren gehad. Dat was de langste slaventocht die door dit schip was gemaakt. In totaal was men 680 dagen onderweg geweest voordat het schip weer in Nederland was, een reis van bijna twee jaar. Op 5 augustus 1734 was het schip uit Nederland vertrokken om pas op 15 juni 1736 terug te keren. Het schip was behoorlijk gehavend geraakt en de reparatie duurde dan ook vrij lang, voordat het weer geschikt was voor een volgende slaventocht. Pas op 10 maart 1737 kon Lodewijkszoon met zijn bemanning vertrekken om zijn menselijke handelswaar te kopen in Afrika. Zoals gebruikelijk vertrok het schip vanaf de rede van Texel. Maar de kapitein zou deze reis niet overleven.

### **De Leusden in Afrika: mei 1737 – november 1737**

Na een reis van 62 dagen kwam de *Leusden* in Elmina aan. Het was gebruikelijk dat de kapiteins van de WIC zich bij aankomst in West-Afrika meldden bij de directeur-generaal op het Nederlandse fort Elmina. Tijdens de overtocht van Nederland naar West-Afrika was een aantal bemanningsleden overleden. Kapitein Lodewijkszoon schreef dit aan de bewindhebbers in Amsterdam en Groningen. Ook meldde hij dat er nog een paar bemanningsleden ziek in hun kooi lagen. Bij aankomst van de *Leusden* in Elmina, lag de *Duijnvliet* nog steeds te wachten op voldoende gevangenen. De *Duijnvliet*, het schip waarop Lodewijkszoon aanvankelijk had moeten dienen als kapitein, kon uiteindelijk op 30 juni 1737 met 375 gevangenen vertrekken vanuit Elmina naar Berbice. Van de ingescheepte gevangenen zouden er 74 de overtocht niet overleven.

De directeur-generaal, Martinus Francois de Bordes, had vanwege de *Duijnvliet* op dat moment niet genoeg gevangenen in Elmina om ook de *Leusden* meteen van 'lading' te voorzien. De Afrikaanse slavenhandelaars hadden namelijk niet genoeg mensen aangeleverd. De handel stagneerde overigens al een aantal jaren, omdat de Afrikanen steeds minder enthousiast waren geworden om zaken te doen met de Nederlanders. Hun klacht was dat de Nederlanders te weinig betaalden voor de aangeleverde gevangenen. Andere Europese slavenhandelaars betaalden veel betere prijzen. De zuinige Nederlanders wilden hoogstens f 200 aan goederen voor een gevangene betalen, terwijl andere Europeanen bereid waren tussen de f 250 en f 280 neer te tellen. Bovendien vonden de Afrikanen dat de goederen die de Nederlanders naar Afrika brachten om gevangenen mee te kopen, van inferieure kwaliteit waren.

Niet alle gevangenen werden voor dezelfde prijs ingekocht. De standaard bij de bepaling van de prijs van een gevangene was gebaseerd op een gezonde man, niet jonger dan 15 en niet ouder dan 36 jaar. Iemand die aan deze criteria voldeed, gold als een "pieza", de aanduiding die door de meeste slavenhandelaars werd gebruikt voor een gezonde mannelijke gevangene. In het Nederland sprak men over 'een pees', een term die hiervan was afgeleid. Van deze standaard werden vervolgens de prijzen van andere gevangenen afgeleid. Kinderen tussen

acht en twaalf jaar werden voor 2/3 pieza gerekend, en die van drie tot zeven jaar voor een ½ pieza. Kinderen jonger dan drie jaar werden samen met de moeder verkocht.

Omdat de *Duijnvliet* nog steeds wachtte op het vereiste aantal gevangenen voor het schip kon vertrekken, besloot directeur-generaal De Bordes om naar Accra te gaan om te kijken of hij daar gevangenen voor de *Leusden* kon kopen. Op 2 juni vertrok de *Leusden* naar Accra, waar de Nederlanders een handelspost, Crevecoeur, hadden. Dit fort lag op een afstand van ongeveer 140 km van Elmina. In dat gebied voerden de Ashanti en de Fanti oorlogen, waarbij veel krijgsgevangenen werden gemaakt, die aan de Europese slavenhandelaars konden worden verkocht. De Bordes hoopte daarom dat hij voor de *Leusden* in Accra genoeg gevangenen kon regelen zodat het schip daarna snel de oversteek naar Suriname kon maken. Helaas lukte dit niet, ze konden maar 200 gevangenen kopen in Accra. Op 30 juni was de *Leusden* weer terug in Elmina. Deze 200 gevangenen, minus degenen die voortijdig stierven, zouden nog 142 dagen in het schip opgesloten zitten, voordat eindelijk de reis naar Suriname kon beginnen. De gevangen genomen Afrikanen hadden dus oorlogen doorstaan, waarschijnlijk was het grootste deel van hun familie en vrienden omgekomen en zij hadden een lange tocht vanuit het binnenland naar de kust gemaakt. Na aankomst bij de handelspost Crevecoeur was over hun prijs onderhandeld met de kapitein van de *Leusden*. Na overeenstemming over de prijs en nadat aangetoond was dat de mensen voldeden aan de wensen van de koper, werden zij gebrandmerkt met het merk van de WIC. Zij gingen naakt aan boord en werden in het slavenruim opgesloten. Het slavenruim was een gedeelte van het schip, dat speciaal verbouwd was om zoveel mogelijk gevangenen te kunnen vervoeren. Het bevond zich onder het bovenste dek van het schip. Mannen en vrouwen werden van elkaar gescheiden; vrouwen en kinderen verbleven samen aan de achterkant van het schip, de mannen aan de voorzijde. Beide verblijven waren door een stevige houten wand van elkaar gescheiden. Zolang het schip nog aan de Afrikaanse kust was, waren de gevangenen geboeid. Dit was om te voorkomen dat ze zouden proberen te ontsnappen of in opstand zouden komen. Op 11 september 1737 overleed kapitein Lodewijk Lodewijkszoon in Elmina, na een ziekbed van ongeveer twee maanden aan boord van de *Leusden*. Tot zijn opvolger werd, op 16 september, de oorspronkelijk uit Zweden (Stockholm) afkomstige Jochem Outjes benoemd. Outjes had niet eerder als kapitein op een slavenschip gevaren en was op dat moment eerste stuurman op het schip *Juffrouw Helena* dat toen in Elmina voor anker lag. Dit schip was, met een lengte van 23 meter, veel kleiner dan de *Leusden*. Er konden maximaal 250 gevangenen mee vervoerd worden. Van de *Juffrouw Helena* is bekend dat het schip in augustus 1735 180 gevangenen in Paramaribo afgeleverd heeft. Van de 200 ingescheepte gevangenen waren er 20 tijdens de overtocht gestorven.

### **Twee Afrikaanse jongens en een kistje met goud**

Aan boord van de *Leusden* had ook Florentinus Camper zijn intrek genomen. Hij had als oppercommies in Elmina gewerkt en wilde met de *Leusden* via Suriname naar Nederland terugkeren. De directeur-generaal had hem gevraagd om twee Afrikaanse jongens mee te nemen naar Nederland en voor hen zorg te dragen tijdens de reis. De Bordes had met zijn broer, die in Amsterdam woonde, afgesproken dat hij deze twee kinderen naar hem zou sturen met de bedoeling dat zij in Nederland '... zouden worden onderweesen, ende

vervolgens aen hem te rugge gesonden ...'. Er was namelijk een groot tekort aan (blanke) ambachtslieden in Elmina. De Bordes had eerder dit probleem bij het bestuur van de WIC aangekaart. In januari 1737 had hij aan de Heren Tien verzocht om na te gaan welke mogelijkheden er waren om '6 tot 8 jonge neegers slaven tussen 10 en 14 jaar' naar Europa te sturen. Zij konden dan onderwezen worden in de taal en ook een beetje leren rekenen, schrijven en lezen. Door Afrikanen op te leiden en hen bepaalde vaardigheden te leren, zou het probleem van het tekort aan ambachtslieden in Elmina kunnen worden opgevangen. Een voordeel was bovendien, volgens De Bordes, dat deze mensen, omdat zij immers in Afrika geboren waren, beter tegen het klimaat bestand waren en niet zo snel zouden sterven als blanken. De Bordes voorzag wel een probleem, namelijk dat ze bij aankomst in Nederland onmiddellijk vrij zouden zijn en dus niet langer als slaven van de WIC mochten worden aangemerkt. Hij verzocht daarom aan de Heren Tien om bij de overheid na te gaan of er in dit geval ontheffing van deze regel kon worden gegeven. De mensen zouden dan na hun opleiding weer als compagnieslaaf naar Afrika terug kunnen keren. In een vergadering van de Heren Tien op 12 september 1737 in Amsterdam, werd positief op het verzoek van De Bordes gereageerd. Besloten werd om 'drie a vier jongens van 10 tot 14 jaren oud' in Nederland te ontvangen. Directeur-generaal De Bordes moest deze jongens met het eerstvolgende schip vanuit Afrika naar Nederland sturen. En inderdaad: De Bordes stuurde op 17 september 1738 (dus een jaar later) bericht aan de Heren Tien dat hij '3 a 4 negerjongens' in het voorjaar met het schip *Vrouw Maria* zou laten meereizen. Het is mogelijk dat De Bordes, met de *Leusden*, alvast twee jongens naar Nederland stuurde.

Namens de Koninklijke Deense West-Indische Compagnie nam de *Leusden* ook een kistje met 23 kilo goud mee naar Amsterdam. Dit goud moest in Amsterdam bij de commissaris van de Deense Compagnie worden afgeleverd.

### **19 november 1737: De Leusden vertrekt van Elmina**

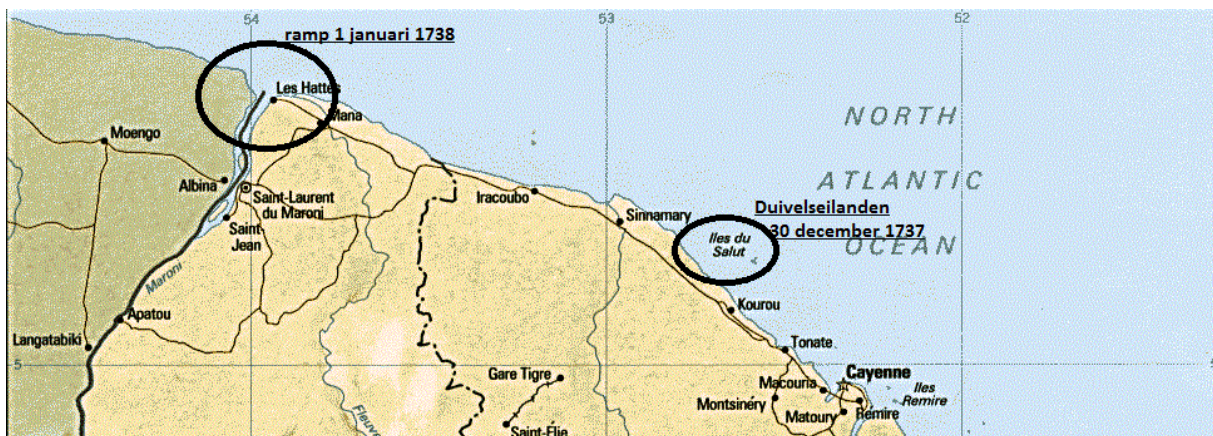
Op 4 oktober had de *Leusden* 600 gevangenen aan boord. Het duurde evenwel nog ongeveer zes weken, voordat de *Leusden* op 19 november 1737 naar Suriname vertrok met aan boord 700 Afrikaanse gevangenen.

Het is belangrijk hier te vermelden dat behalve de 700 gevangenen en de bemanning er ook twee Afrikaanse bewakers met het schip meevoeren. De WIC huurde deze bewakers of toezichthouders over de gevangenen in, om met slavenshippen mee te reizen naar de bestemmingen in Amerika. Deze bomba's, zoals ze werden genoemd, zorgden voor het contact tussen officieren en de gevangenen. De bomba's beheersten waarschijnlijk een of meer van de talen die door de gevangenen werden gesproken. Deze waren uit verschillende plaatsen uit Afrika afkomstig, behoorden tot verschillende volken en spraken of verstonden vaak elkaars talen niet. Nadat de gevangenen op de plaats van bestemming waren afgeleverd, gingen de bomba's met hetzelfde of een ander schip naar Nederland. Zij verbleven daar totdat er weer een schip naar Afrika vertrok waarmee zij terug konden reizen. In Afrika boden zij vervolgens weer hun diensten aan om met een volgend slavenship de reis naar Amerika te maken.

### **De ramp: de laatste dagen van de reis**

*History means both the facts of the matter and a narrative of those facts, both "what happened" and "that which is said to have happened."* (Trouillot)

Vanaf het vertrek van de *Leusden* van Elmina op 19 november 1737 verliep de reis voorspoedig. Op 29 december 1737 werd de positie van het schip vastgesteld op 3°39'N en 51°2'W. Op 30 december passeerden het schip de Duivelseilanden voor de kust van Frans Guyana. In de verte zag men de kustlijn. Het weer begon te veranderen; er kwamen hevige windstoten met stortregens opzetten en ook was er sprake van mist. Hierdoor verloor men het zicht op het land. De kapitein besloot toen het schip meer in de richting van de kust te navigeren. De waterdiepte werd gepeild; hieruit bleek een diepte van 27 meter.



De positie van de *Leusden* tussen 30 december 1737 en de ramp op 1 januari 1738

De volgende dag, 31 december 1737 was er een korte opklaring. Toen zag men weer de contouren van het vaste land en ook meende men een rivier te zien. Er werd vanuit gegaan dat het de Marowijnerivier was. Dit kwam doordat het nog steeds mistig was en het voortdurend regende. Een dag later, op 1 januari 1738, zag men "een hoek van 't land" waarbij zij veronderstelden dat het Braamspunt of de hoek van de Surinamerivier was. Het was nog steeds slecht weer en de kapitein wilde het zekere voor het onzekere nemen, hij stuurde de derde stuurman met de boot naar de wal om erachter te komen waar zij zich precies bevonden. De *Leusden* had, zoals gebruikelijk was, een boot van ongeveer acht meter en een sloep van zeven meter aan boord. De waterdiepte was toen ongeveer 10 meter met "moddergrond" en dicht bij de wal was het ongeveer 7 ½ meter. Kort daarop viel er weer een zware stortregen, maar toen deze even ophield, zagen zij de monding van de rivier in het zuidzuidwesten. De kapitein wist toen dat ze verkeerd gevaren hadden en dat zij niet bij de Suriname- maar bij de Marowijnerivier aangekomen waren. Hij besloot onmiddellijk op te loeven om van de wal af te komen en stuurde richting noordnoordwest. Deze manoeuvre leidde er helaas niet toe dat men in dieper water terecht kwam en men besloot daarop het anker uit te werpen en de terugkeer van de derde stuurman af te wachten. De diepte ter plekke was op dat moment 6,8 meter. Het weer klaarde op en de lucht werd helder. Men zag en wist toen zeker voor de Marowijnerivier geankerd te zijn. Het schip was door de sterke vloed naar de wal gedreven en men besloot te wachten tot het eb werd zodat het schip weer richting open zee getild zou worden.

### **Het besluit om de gevangenen te vermoorden**

Op 1 januari 1738, om vier uur 's middags, toen de gevangenen op het dek waren om te eten, peilde de opperstuurman de diepte waar het schip lag en constateerde dat de waterdiepte ruim 5,7 meter was. Direct daarna raakte het roer de grond. De gevangenen kregen de opdracht om onmiddellijk weer naar het slavenruim te gaan. Zestien gevangenen mochten op het bovendek blijven, onder hen waren de twee jongens die door De Bordes meegegeven waren voor zijn broer in Amsterdam,. Waarom deze zestien gevangenen niet het slavenruim in hoefden, is niet bekend. De bedoeling was om het anker te lichten en oostwaarts te zeilen en zodoende in ruimer water terecht te komen. De wind kwam inmiddels vanuit het noorden. Bij het lichten van het anker stootte het schip twee tot drie keer aan de grond. Nadat de zeilen waren gehesen werd het windstil en het schip kwam met eb op een bank vast te zitten; kort daarop werd het roer van het achterschip weggeslagen en dreef het weg. Er begon water het schip binnen te stromen; de kajuit en de "constapels kamer" begonnen vol te lopen. Men probeerde het gat te dichten met zeilen en 'pressingen' maar dit lukte niet omdat het schip nog een paar keer tegen de grond stootte en lek raakte. Het was niet mogelijk het water weg te pompen en langzaam begon het schip te zinken.

Door het aan de grond stoten van het schip en door de grote hoeveelheid water die binnen was gestroomd, begon het schip slagzij te maken. En om te voorkomen dat de *Leusden* helemaal zou kapseizen, besloot men de masten te kappen. Het schip zonk daarop niet verder en de bemanning kreeg de mogelijkheid zichzelf te redden door boven op het wrak te gaan zitten. Daar bleven ze de hele nacht zitten terwijl het schip door de zware golfslag nog verder werd beschadigd.

De volgende ochtend, 2 januari 1738, keerde de derde stuurman terug. Door de zware branding was het niet mogelijk zijn boot direct aan het schip vast te maken. In de tussentijd had de bemanning de sloep uitgezet. De gevangenen waren toen al gestikt in het slavenruim. Alleen de zestien die op het dek hadden mogen blijven tijdens de ramp, waren nog in leven. In totaal verbleven er op 2 januari 73 bemanningsleden, Florentinus Camper, 16 gevangenen en de twee bomba's op het dek van de *Leusden*. Zich verder niet bekommerend om de doden in het slavenruim, vertrok men met de boot en de sloep over zee naar Paramaribo, waar men op 4 januari 1738 om vier uur in de ochtend aankwam.

In het verslag van de kapitein en de bemanning over de gebeurtenissen die tot de ondergang van de *Leusden* hebben geleid, wordt ook melding gemaakt van de manier waarop de Afrikaanse gevangenen de dood zijn ingegaagd. Het verslag is zodanig geschreven dat de opdrachtgever, de WIC, akkoord zou kunnen gaan met de genomen beslissingen. In het verslag is helaas veel informatie weggelaten die ons een goed inzicht had kunnen verschaffen over de precieze gebeurtenissen tijdens die fatale dagen. Te veel vragen blijven daardoor onbeantwoord. Wat ons vooral interesseert, is de vraag waarom er niet naar andere mogelijkheden is gezocht om de levens van de gevangenen te sparen, of dat men hen in elk geval de kans gegeven had dat zelf te proberen. Wel worden de momenten genoemd waarop beslissingen over de gevangenen zijn genomen.

*'... om 4 uren soo als de slaven soude beginnen te schaffen de Opperstuurman Claas Non peijlde en sijde ruijm twintig voeten water te hebben raakende immidiatelijk 't roer aende grond, werdende daer op de slaaven gelast na beneeden te gaene ....'*

De gevangenen bevonden zich op 31 december om vier uur 's middags op het bovendek. Dat was het tijdstip waarop zij te eten kregen. Het lijkt alsof de gevangenen na het bevel om naar beneden te gaan, onmiddellijk weer naar het slavenruim terugkeerden. Zij zullen zich ook bewust zijn geweest dat het schip in problemen verkeerde. Bovendien zagen zij dat zij dicht bij een kust waren en dus niet meer in volle zee. Als alle gevangenen op dat moment op het dek waren ging het dus om 680 mensen, waarvan er 664 terug moesten naar het slavenruim. Of de gevangenen met geweld daartoe gedwongen werden wordt niet vermeld. Dat zij, gelet op de omstandigheden waarin het schip verkeerde, vrijwillig terugkeerden naar het slavenruim, valt te betwijfelen. Zij moeten ook beseft hebben dat het veiliger was aan dek dan in het slavenruim, waar zij nauwelijks bewegingsruimte hadden. Het verslag wekt de indruk dat de gevangenen direct naar het slavenruim gingen nadat hun gelast was naar beneden te gaan.

Het tweede moment waarop in het verslag melding wordt gemaakt van de omstandigheden waarin de gevangenen zich bevonden, is toen zij probeerden uit het slavenruim naar boven te gaan omdat er water instroomde. Volgens de verklaring maakte het schip veel water omdat het lek was en langzaam begon te zinken. De bemanning was bang dat het schip door de zee vernietigd zou worden. Bovendien verkeerden zij in levensgevaar:

*‘... door haer slaven die begonnen op te staen om sig meester te maeken niet vermoort te werden gesamentlijk resolveerde de luijken te besorgen om te beletten dat de slaaven niet op koomen soude om haer te vermoorden...’.*

Volgens de bemanning probeerden de gevangenen vanuit het slavenruim op het dek te komen om zich van het schip meester te maken en hen te vermoorden. Zij besloten de gevangenen tegen te houden door de luiken dicht te timmeren. Die konden zo geen kant meer op. De verklaring van de bemanning voor dit drastische besluit is geheel ongeloofwaardig. Het ging er niet om dat de gevangenen, die niet gewapend waren, naar het bovendek wilden om de bemanning te vermoorden. De gevangenen verkeerden in doodsnood omdat het slavenruim vol water liep en zij probeerden daarom naar een veiligere plek op het schip te gaan. Met het dichttimmeren van de luiken werd feitelijk het doodvonnis over de Afrikaanse gevangenen uitgesproken. Zij zouden immers in het ruim verdrinken.

Nadat de masten waren gekapt en het schip niet verder zonk, kon de bemanning zichzelf in veiligheid brengen door op het wrak te gaan zitten. Volgens de verklaring hadden zij de meeste tijd hun handen vol aan het dichthouden van de luiken omdat de gevangenen nog steeds probeerden naar boven te komen.

*‘... en ook hun meeste tijd en grooste gedeelte aant volk genoeg te doen had om de luijken digt te houden dat de slaven niet meester wirde die als rasende en vermoijde menschen aengingen om van beneeden te koomen waerna sulks gedaen sijnde sij depositanten dien heele nagt opt vrak vant schip sijn gebleeven ....’*

Uit dit gedeelte van de verklaring blijkt, dat het schip niet gekapseisd was, maar zich waarschijnlijk in een dusdanige positie bevond dat de luiken niet onder water waren verdwenen. De bemanning hield immers de luiken dicht en bleef bovenop het wrak zitten. Maar het grootste deel van het schip bevond zich onder water, waardoor de gevangenen, als zij niet de kans kregen uit het ruim weg te komen, zouden verdrinken. Dit was het moment waarop alsnog besloten had kunnen worden de gevangenen de kans te geven uit het

slavenruim naar boven te gaan en daardoor hun leven te redden. Het tegenovergestelde gebeurde: de bemanning hield de luiken gesloten en vermoordde daardoor de gevangenen. Daarmee werd de grootste moordpartij gepleegd in de geschiedenis van de trans-Atlantische slavenhandel.

Op 14 januari 1738, twee weken na aankomst in Paramaribo, werden de zestien overlevende gevangenen verkocht, inclusief de twee kinderen die door De Bordes waren meegegeven voor zijn broer. Florentinus Camper heeft deze jongens alsnog moeten kopen om ze toch mee te kunnen nemen naar Amsterdam.

### **De afwikkeling van de ramp in Nederland**

In de vergadering van de kamer Amsterdam op 20 mei 1738 stond het vergaan van de *Leusden* op de agenda. De bewindhebbers waren van mening dat de ramp grotendeels te wijten was aan de onervarenheid van Jochem Outjes. Zij wilden dan ook van directeur-generaal De Bordes weten waarom hij na het overlijden van Lodewijkszoon niet iemand met meer kennis van de rivieren en banken in Suriname had aangesteld. Zij noemden het verlies van de *Leusden* 'een gevoelige schade voor de compagnie'. En met deze conclusie was voor de bewindhebbers het verlies van de *Leusden* en de dood van de gevangenen afgedaan. Kapitein Outjes kreeg verder geen sancties opgelegd. De ramp had echter wel een nasleep, namelijk de vergoeding (het bergloon) die door de bemanning werd geëist voor het bergen van de kist met goud. Volgens de kapitein hadden zij 'met het uijterste levensgevaer, uijt het wrak van het schip (...) geborgen zeker kasje met (...) goud'. De Koninklijke Deense West-Indische Compagnie diende daarom bergloon te betalen. In augustus 1738 bereikte men overeenstemming en werd het bergloon uitbetaald. Wat er met de twee jongens is gebeurd, is niet bekend. De broer van directeur De Bordes was inmiddels overleden, waarschijnlijk zal er voor een andere opvang van deze jongens gezorgd zijn. Het is ook mogelijk dat zij met de eerstvolgende gelegenheid naar Afrika zijn teruggestuurd. Aan de 664 mensen die willens en wetens de dood zijn ingejaagd, heeft men geen woorden meer vuil gemaakt.

### **Bronnen en Literatuur**

Den Haag, Nationaal Archief, Archief van de Tweede West-Indische Compagnie (WIC)  
Toegang 1.05.01.02 inv. 1141

Balai, L. , *Het slavenschip Leusden. Slavenscheppen en de West-Indische Compagnie, 1720-1738* (Zutphen 2011)

Heijer, H. J. den, *Goud, ivoor en slaven. Scheepvaart en handel van de Tweede Westindische op Afrika, 1674-1740* (Zutphen 1997)

Trouillot, M-R, *Silencing the past. Power and the production of history* (Boston 1995)