

Leo Balai
Het slaverschip Leusden,
Slaverschepen en de
West-Indische Compagnie,
1720 - 1738

(Walburg Pers: Zutphen 2011),
368 blz., € 34,50

Op 1 januari 1738 verging de *Leusden* op een zandbank aan de monding van de rivier de Marowijne. Aan boord waren bijna zevenhonderd slaven, waarvan slechts zestien bij toeval de catastrofe overleefden. De dood van 680 gevangenen – promovendus Leo Balai gebruikt deze terechte term consequent – was een bewuste keuze, want de bemanning had, bang als men voor een opstand was, de luiken dichtgespijkerd. Het was het dramatische einde van de tiende slaventocht van het schip. Een einde waaraan destijds vrijwel geen woord werd vuil gemaakt; dit was een bedrijfsrisico en slaven waren niet meer dan handelswaar.

De handel in Afrikaanse gevangenen en slavernij heeft pas de laatste tien jaar echt een plaats in de Nederlandse geschiedenis gekregen. Het opmerkelijke is dat juist *De Nederlandse slavenhandel (1500 - 1850)* van revisionist Pieter Emmer het boek is dat het meest heeft bijgedragen aan de kennis over dit onderwerp. Het zijn echter proefschriften als die van Henk den Heijer (*Goud, ivoor en slaven*) en Johannes Menne Postma (*The Dutch in the Atlantic slave trade*) die de basis hiervoor legden. De in Paramaribo geboren Balai, van oorsprong bestuurswetenschapper, bouwt vooral door op Postma, maar Den Heijer en Emmer behoorden tot zijn promotiecommissie.

Het proefschrift (aan de Uva) van Balai bestaat uit vijf delen en daarnaast een groot aantal bronnen (104 blz.). In het eerste deel schetst de auteur de algemene achter-

gronden. Vervolgens volgen delen over het slaverschip, de WIC en het vervoer van gevangenen. Deze drie delen zijn gebaseerd op eerder onderzoek, waaraan Balai nieuwe kennis heeft toegevoegd. De laatste twee delen gaan louter over het slaverschip *Leusden*. In het vierde deel wordt gedetailleerd ingegaan op de bouw en inrichting van het schip, de benodigdheden en handelsgoederen voor onderweg, de plaatsen van bestemming en de eerste negen reizen van de *Leusden*. In het laatste deel wordt de tiende en laatste reis beschreven. Tot de bijlagen behoren onder meer instructies en reglementen, kostenoverzichten van bouw, ravitaillering en meegezonden handelsgoederen per reis en enkele overzichten van opbrengsten. Balai beschrijft alles droog; pas in een nabeschouwing van zes pagina's stapt hij hiervan af. In de visie van de bemanning ging het niet om mensen. 'Door de luiken dicht te spijkeren werd hun elke kans om te overleven ontnomen. Als handelsgoederen hadden zij voor de WIC geen enkele waarde meer. Als mensen bestonden zij al niet meer toen zij werden ingescheept.' *Het slaverschip Leusden* is een waardevolle bijdrage aan de kennis over de Nederlandse slavenhandel. Balai maakt onder meer aannemelijk dat er schepen waren die specifiek voor het halen van slaven werden gebouwd. Daarnaast verduidelijkt hij de bijzondere positie van de bomba's: Afrikaanse mannen in dienst van de WIC die als een soort (gewantrouwde) tussenpersoon tussen de bemanning en de gevangenen dienden. Ook wordt aangetoond dat de WIC, doordat in vergelijking tot andere slavenhalers te weinig voor Afrikaanse gevangenen werd geboden, moeite had om voldoende personen op de schepen te krijgen en ook moeite had om deze (winstgevend) afgezet

te krijgen. En dan is er natuurlijk de kennis over de *Leusden* zelf, het schip dat zo dramatisch aan haar einde kwam.

'Mijn opa schrijft een boek over een boot' was de beste stimulans die Leo Balai zich kon wensen om het schrijven van zijn proefschrift tot een goed einde te brengen. De *Leusden* was niet zo maar 'een boot'. Het was een 'schuldig' schip, een slavenhaler *pur sang*. En dan nog het meest schuldige schip uit de Nederlandse maritieme geschiedenis. Het was een schip waar doelbewust het leven van honderden geslacht-offerd werd om de veiligheid van enkele tientallen bemanningsleden te waarborgen. Deze gebeurtenis behoort in pikzwarte letters opgenomen te worden in de canon van de Nederlandse maritieme geschiedenis. Sinds dit proefschrift kunnen we daar niet meer omheen.

Ger Jan Onrust ►

