



Universiteit  
Leiden  
The Netherlands

## Jochem Matthijs en Coenraad Smitt en slaven­schip Surinaamse welvaart

Oudsten, J. den; Negrón, R.

### Citation

Oudsten, J. den, & Negrón, R. (2022). Jochem Matthijs en Coenraad Smitt en slaven­schip Surinaamse welvaart. *Scheepshistorie*, 32(2), 34-45. doi:10.5117/SH2022.2.009.ODS

Version: Publisher's Version

License: [Licensed under Article 25fa Copyright Act/Law \(Amendment Taverne\)](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4247334>

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

Jessica den Oudsten en Ramona Negrón

# Jochem Matthijs en Coenraad Smitt en slavenchip *Surinaamse Welvaart*

*Het is 1730, een keerpunt in de Nederlandse slavernij-geschiedenis. De West-Indische Compagnie (WIC) zal stapsgewijs haar monopolies afstaan, wel te verstaan het alleenrecht op de West-Afrikaanse handel en op de trans-Atlantische slavenhandel. Dit betekent dat alle onderdanen van de Nederlandse Republiek in de slavenhandel kunnen stappen. In de jaren die volgen, reedden private kooplieden schepen uit naar West-Afrika om daar slaafgemaakte mensen in te kopen en hen te verkopen in de koloniën in het Caribisch gebied en Suriname. Uit eerder historisch onderzoek is gebleken dat Zeeuwen het grootste aandeel hadden in de slavenhandel van de Republiek. Op de tweede plek staat Amsterdam, maar over de slavenhandel van deze stad was tot voor kort nog maar weinig bekend. Het recent verschenen boek *De grootste slavenhandelaren van Amsterdam. Over Jochem Matthijs en Coenraad Smitt*, geeft een nieuw en cruciaal inzicht in de private slavenhandel van Amsterdam en de grootste slavenhandelaren van de stad in de achttiende eeuw.*



Tussen 1730 en 1779 werden 107 reizen van slavenschepen georganiseerd door slavenhandelaren in Amsterdam. Voor de meeste kooplieden was de slavenhandel een experiment: ze organiseerden één of een aantal reizen om te kijken of ze winst konden maken. Door het hoge financiële risico stopten veel slavenhandelaren er al snel mee. Hierop was echter één uitzondering. Eén derde van de totale Amsterdamse private slavenhandel werd namelijk georganiseerd door de kooplieden Jochem Matthijs Smitt en Coenraad Smitt. De firma van deze mannen, die hun naam droeg, organiseerde in totaal 42 van de 107 reizen waarbij slaafgemaakte mensen werden ingekocht aan de kust van West-Afrika en verkocht in Suriname. In

totaal vervoerden de schepen van de Smitts tussen de 11.000 en 13.000 mensen. Hiermee waren Jochem Matthijs en Coenraad Smitt de grootste private slavenhandelaren van Amsterdam en behoorden daarmee tevens tot de grootsten van de Nederlandse Republiek in de achttiende eeuw. In deze bijdrage vertellen we aan de hand van het slavenschip *Surinaamse Welvaart*, dat tussen 1764 en 1778 zeven reizen maakte, wie Jochem Matthijs en Coenraad Smitt waren, welke strategieën zij gebruikten binnen hun firma en hoe het er aan boord van een achttiende-eeuws slavenschip aan toe ging.



### De bronnen

Voordat we nader ingaan op de firma van Jochem Matthijss en Coenraad Smitt, is het belangrijk eerst iets te zeggen over de totstandkoming van het onderzoek. Hoe kan het dat er tot voor kort nog niets bekend was over de private slavenhandel in Amsterdam? Waarom waren de grootste slavenhandelaren van de stad nog onbekend? De belangrijkste reden daarvoor is dat er, zover bekend, weinig tot geen administratie bewaard is gebleven van private slavenhandelaren. Toch is er een oplossing, aangezien andere archieven dit gat kunnen opvullen. Net zoals de meeste kooplieden deden, regelden private slavenhandelaren hun zaken bij een notaris. Ze lieten bijvoorbeeld hun bemanningsleden een verklaring afleggen wanneer er tijdens de reis iets was misgegaan. Deze notariële akten geven inzicht in de manier waarop private slavenhandelaren hun slavenreizen organiseerden, wie de bemanningsleden waren en wat er gedurende de reis van een slaven­schip fout kon gaan.

Als er zoveel informatie beschikbaar is in het notariële archief, waarom was er dan zo weinig over de private slavenhandelaren van Amsterdam bekend? Het antwoord hierop is simpel: door de omvang van het Amsterdamse notariële archief - zo'n 3,5 kilometer aan archief en miljoenen akten - bleven figuren zoals Jochem Matthijs en Coenraad Smitt lange tijd onder de radar. Dat veranderde in 2016, toen het Stadsarchief Amsterdam (SAA) met het project 'Alle Amsterdam Akten' startte. Met de hulp van ruim duizend vrijwilligers wordt binnen dit project het Amsterdamse notariële archief gedigitaliseerd en geïndexeerd. Op het moment van schrijven staan er al meer dan 3,5 miljoen persoonsnamen in de index van het SAA, gekoppeld aan notariële akten uit de zeventiende, achttiende en het begin van de negentiende eeuw. De afgelopen jaren kwam er steeds meer nieuwe informatie naar voren over een verscheidenheid aan historische onderwerpen, waaronder dus de Amsterdamse private slavenhandel.

Gouvernementshuizen in  
Paramaribo.  
Rijksmuseum



Het huis van een notaris in Amsterdam. Anoniem. Beeldbank Stadsarchief Amsterdam.

Jochem Matthijs, Coenraad en later Joan Wilhelm Smitt, drie generaties die elkaar opvolgden in de firma 'Jochem Matthijs en Coenraad Smitt', regelden vrijwel al hun zaken bij vaste notarissen, respectievelijk Daniel van den Brink, Salomon Dorper en Engelbertus Marinus Dorper, allen met hun kantoor rondom de Beurs. Voor het onderzoek naar de firma van de Smitts zijn alle akten bij deze notarissen gelokaliseerd en aangevuld met reeds beschikbare akten in de index van het SAA. Daarnaast is gebruik gemaakt van een

verscheidenheid aan ander archiefmateriaal, zoals de archieven van de WIC en MCC, de Sociëteit van Suriname, journalen van de gouverneur in Suriname, DTB-registers en krantenartikelen, om enkele voorbeelden te noemen.

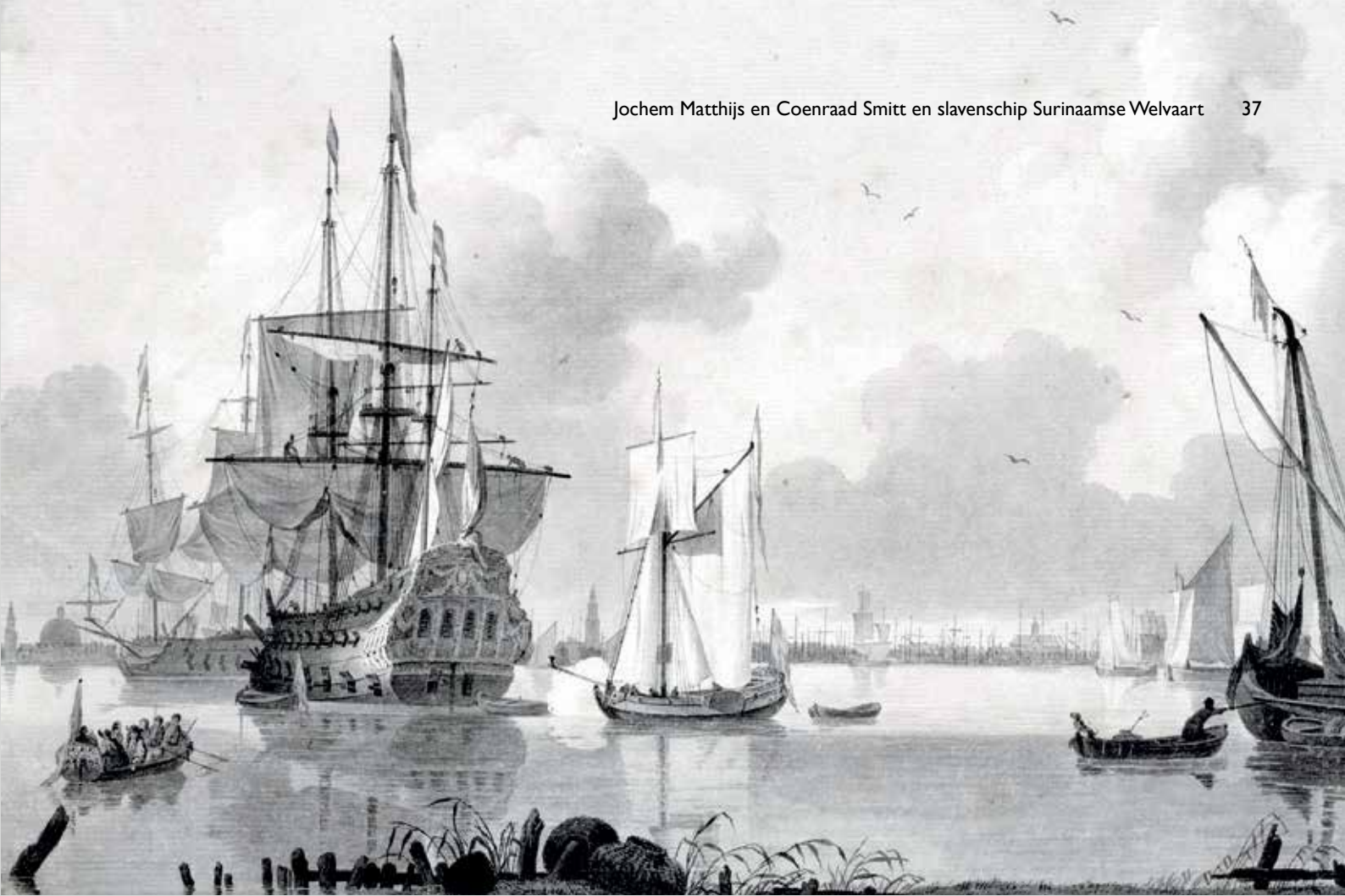
### De firma Jochem Matthijs en Coenraad Smitt

Het verhaal van de Smitts in Amsterdam begint omstreeks 1720. In de vroegmoderne tijd is er sprake van massa-immigratie in de steden van de Nederlandse Republiek. Amsterdam trekt als grootste stad duizenden mensen. De immigranten komen af op de hoge werkgelegenheid, de daarbij horende relatief hoge lonen en de relatieve religieuze vrijheid. De grootste groepen immigranten komen uit wat nu Duitsland, Scandinavië en België is en proberen in Amsterdam een beter leven op te bouwen. Zo ook de familie Smitt. Jochem Matthijs Smitt (†1756) en zijn vrouw Sophia Catharina Platen (†1760) verhuisden in deze tijd van Duitsland naar Amsterdam. Hier moeten ze in elk geval vóór 1724 zijn aangekomen, want in dat jaar schreven ze zich in bij de Oude Lutherse Kerk in Amsterdam. Het Lutherse geloof speelde op zowel persoonlijk als zakelijk vlak een sleutelrol bij de Smitts.



De oude Lutherse kerk (rechts) met in het verschiep de Engelse kerk, Jan de Beijer (1703-1780), 1757.

Beeldbank Stadsarchief Amsterdam.



Jochem Matthijs was een koopman en handelde voornamelijk op Suriname. Hij reedde zelf schepen uit die naar Suriname voeren om daar suikerriet, koffie- en cacaobonen te halen. Daarnaast bevrachte hij schepen van andere kooplieden die op Suriname handelden, bijvoorbeeld met hout en stenen, die in Suriname werden gebruikt bij bouwprojecten op plantages. Jochem Matthijs breidde zijn firma en handelsnetwerk vanaf de jaren 1730 steeds verder uit.

Toen was het 1738. De WIC stond haar laatste alleenrecht af, namelijk dat van de slavenhandel op Suriname. Tegen betaling van recognitiegeld en het aanvragen van een commissie, bij respectievelijk de WIC en de Sociëteit van Suriname, mochten private schepen naar West-Afrika varen om daar slaafgemaakte mensen in te kopen en die vervolgens in Suriname te verkopen. De Sociëteit, die op dat moment de kolonie beheerde, adverteerde in de *Amsterdamse Courant*:

*Alle de geene die geneegen mogte zyn negros slaven van de kusten van Africa over te voeren in de Colonie van Suriname, ten eynde aldaer te werden verkogt, gelieven zig te adresseeren binnen Amsterdam, aen*

*Mr. Joan Hubert van Meel, secretaris van de Societeyt van Surinamen; alwaer verder elucidatie te bekomen zal zyn.*

Degenen die geïnteresseerd waren in de slavenhandel op Suriname konden zich bij de secretaris van de Sociëteit van Suriname melden, waar ze meer informatie konden krijgen. Suriname was sinds 1667 een kolonie van Nederland. Rond 1750 waren er ongeveer 500 plantages. Op deze plantages werden slaafgemaakte mensen gedwongen te werken. De producten die ze verbouwden - voornamelijk suikerriet, koffie- en cacaobonen - werden vervolgens ingeladen in het nu lege slaven­schip. In Amsterdam werden de producten verwerkt tot eindproducten en geconsumeerd. De slavenhandel vormde zo een driehoekshandel: in West-Afrika werden goederen geruild voor slaafgemaakte mensen, in Suriname werden de slaafgemaakte mensen verkocht en werden er koloniale producten ingeladen, in Amsterdam werden de door slavenarbeid geproduceerde producten verkocht. Uit eerder onderzoek is bekend dat de meeste slaafgemaakte mensen die door slavenhandelaren uit de Republiek werden verhandeld, in Suriname werden verkocht, naar schatting zo'n

Profiel van Amsterdam vanaf het IJ gezien, Cornelis Pronk (1691-1759), omstreeks 1755-1759.

Beeldbank Stadsarchief Amsterdam

80 procent. Ook alle slaafgemaakten die door de firma Jochem Matthijs en Coenraad Smitt werden verhandeld kwamen hier terecht.



Zeelieden op een kade, Reinier Nooms, 1739-1754.

Rijksmuseum

#### Rechts:

De ondertrouwregistratie van Coenraad Smitt (1727-1779) en Philis Hachmeester (1723-1806). SAA, 5001, inv. nr. 730, p. 461, 10 april 1750.

#### Onder:

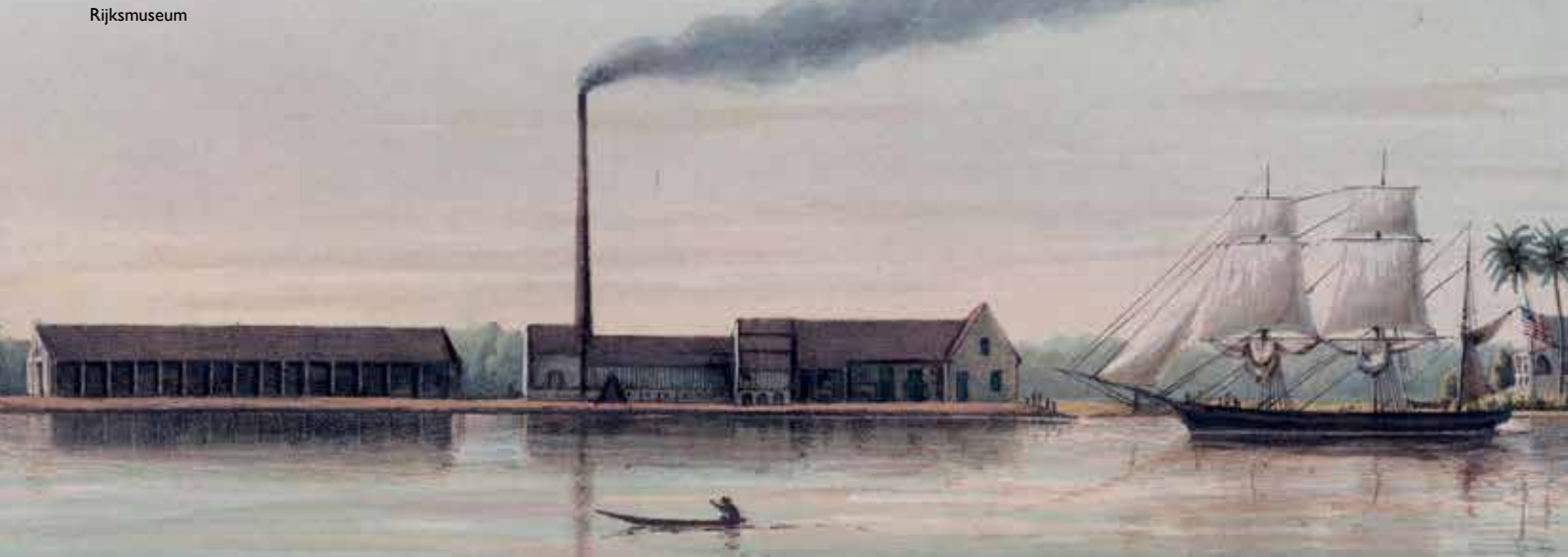
Plantages Jagtlust en Suzanna's Daal in Suriname.

Rijksmuseum

Jochem Matthijs zal de advertentie in de *Amsterdamse Courant* hebben gezien. Vanuit zijn netwerk aan handelspartners in Suriname had hij ongetwijfeld gehoord van het grote tekort aan slaafgemaakte mensen op plantages. Hierin zag hij een kans. Niet lang daarna begon hij met het organiseren van reizen van slavenschepen. Het eerste slavenschip waarvan Jochem Matthijs boekhouder was, genaamd *Africaan*, vertrok in 1741 naar de kust van West-Afrika om mensen te kopen. De handel op de West-Afrikaanse kust was ruilhandel. De schepen werden in de Republiek volgeladen met cargasoen (handelsgoederen), bestaande uit textiel, geweren, buskruit, kralen en andere goederen. Deze goederen werden geruild voor slaafgemaakte mensen. Omdat de slavenschepen niet aan land konden komen, voeren bemanningsleden in een sloep heen en weer naar de kust, waar

elke keer een kleine groep slaafgemaakte mensen werd ingekocht. Jochem Matthijs instrueerde zijn bemanning om de handel aan de West-Afrikaanse kust binnen vier maanden af te ronden, maar in de praktijk duurde de handel vaak veel langer. Maandenlang voeren de slavenschepen langs de kust, tot er genoeg mensen waren ingekocht. Dit betekende dat de ingekochte mensen al vele maanden, soms bijna een jaar, aan boord waren voordat er eindelijk begonnen werd met de oversteek naar Suriname, wat ook nog eens twee tot drie maanden in beslag nam.

De reis van slavenschip *Africaan* was het begin van grootschalige mensenhandel door de Smitts. In eerste instantie alleen door Jochem Matthijs Smitt en een aantal kantoorbedienden, maar vanaf 1750 kreeg zijn zoon Coenraad Smitt (1727-1779) een officieel aandeel in de firma. Dit is het jaar dat Coenraad trouwde met Philis Hachmeester (1723-1806) (zie afb. 5). De vader van Philis, Joan Wilhelm Hachmeester (circa 1693-1759) was afkomstig uit het Duitse Bielefeld en was evenals Jochem Matthijs Smitt koopman. Het gezin Hachmeester woonde in de Warmoesstraat in Amsterdam en was Lutherse. Het is goed mogelijk dat Coenraad en Philis elkaar kenden van de Lutherse Kerk of via het handelsnetwerk van hun ouders.



De huwelijks­voor­waarden van Coenraad en Philis, die enkele maanden voor het huwelijk werden op­ge­steld, geven een belang­rijk in­zicht in de firma van de Smitts. In de huwelijks­voor­waarden werd bij­voor­beeld bepaald dat de naam van de firma werd veran­derd van Jochem Matthijs Smitt naar ‘Jochem Matthijs en Coenraad Smitt’. Coenraad zou voor een derde partici­peren in de firma van zijn vader en ook meedelen in de winst, die op dat mo­ment op minstens 9000 gulden per jaar werd ge­schat. Coenraad zou hier een derde van ont­vangen, dus minstens 3000 gulden per jaar. Voor de vroeg­mo­derne tijd waren dit enorme bedragen. Het be­staans­minimum lag in de achttiende eeuw rond de 200 gulden per jaar en een meerderheid van de inwoners van Amsterdam verdiende rond de 200 tot 300 gulden per jaar. Doordat er van de Smitts (zover bekend, is het on­mo­gelijk om te zeg­gen hoeveel geld zij hebben ver­diend aan de trans-Atlantische slaven­handel. Toch geven de huwelijks­voor­waarden van Coenraad en Philis een idee van de winst­ge­vendheid van de firma rond 1750.

Uit de huwelijks­voor­waarden blijkt ook de belang­rijke rol van Coenraads moeder Sophia Catharina in het familie­bedrijf. Als Jochem Matthijs zou over­lijden, moest Coenraad de firma samen met zijn moeder Sophia Catharina gaan leiden en daarbij luisteren naar haar ‘kennis en goede raad’. Hetzelfde gebeurde jaren later, in 1779, toen Coenraad over­leed. Philis nam de firma over. Zoon Joan Wilhelm (1754-1832) mocht de firma pas over­nemen na een proef­periode van enkele maanden en nadat zijn ad­minis­tra­tie door zijn moeder was goe­dge­keurd. Het toont aan dat de vrouwen van Jochem Matthijs en Coenraad Smitt een actieve rol vervulden en goed op de hoogte waren van het reilen en zeilen van de firma.

#### **Hoe de Smitts de slaven­handel organiseerden en slaven­schip *Surinaamse Welvaart***

De 42 reizen van slaven­schepen die werden ge­or­ga­niseerd door de firma Jochem Matthijs

en Coenraad Smitt werden ge­maakt met acht ver­schil­lende schepen. Onder deze schepen was de *Surinaamse Welvaart*, een fregatschip dat in Zaandam was ge­bouwd op de scheepswerf van grootsche­pen­maker Klaas Ouwejan. De Smitts waren niet de eerste eigenaren van het schip. De vorige eigenaren hadden het schip de naam ‘*t Vergulde Vaas*’ ge­geven, maar de Smitts doopten het schip rond 1763 om tot *Surinaamse Welvaart*. Het schip was ongeveer 105 voet en 3 duim lang (rond de 30 meter) en ruim 29 voet breed (iets meer dan 8 meter). In een notariële akte lieten Jochem Matthijs en Coenraad Smitt vast­leg­gen dat het schip in ‘Holland’ was ge­bouwd. Het was belang­rijk dat dit werd vast­ge­steld, want voor de slaven­handel mochten alleen schepen worden ge­bruikt die binnen de grenzen van de Nederlandse Republiek waren ge­bouwd en be­voor­raad. Het schip maakte tus­sen 1764 en 1778 in totaal zeven reizen voor de Smitts. Het was ook het laatste slaven­schip dat uit­voer voor de firma van Jochem Matthijs en Coenraad in 1776. In deze periode waren er achtereenvolgens vier ver­schil­lende kapiteins op het schip, te weten Hendrik Meijster (van 1764 tot 1767), Pieter Hermanus Sluijter (van 1767 tot 1774), Jan Jansen Boon (van 1774 tot 1777) en Hans Seijer (van 1777 tot 1778). De Smitts stelden met hun kapiteins contracten op bij een Amsterdamse notaris. Deze contracten geven een waardevol in­zicht in de strategieën die de Smitts han­teerden binnen de slaven­handel. Op 18 oktober 1769 sloten Jochem Matthijs en Coenraad Smitt bij­voor­beeld een contract af met kapitein Pieter Harmanus Sluijter, die met de *Surinaamse Welvaart* zou vertrekken. In dit contract, dat onge­veer gelijk is aan de andere op­ge­stelde contracten, worden een aantal punten ge­noemd waar de kapitein voor moest zorgen en aan moest vol­doen.

De kapitein moest bij de voor­be­reidingen alles ‘op het sui­jnigste’ doen en Jochem Matthijs en Coenraad Smitt wilden voor alles hun goed­keuring kunnen ge­ven. Eenmaal aange­ko­men aan de kust van West-Afrika moest de handel zo snel mo­gelijk ge­beuren, het liefst binnen de eer­der­ge­noemde drie tot vier maanden, terwijl dit in de praktijk



meestal veel meer tijd in beslag nam. In totaal moesten er 320 slaafgemaakte mensen worden ingekocht. Bij het inkopen van slaafgemaakte mensen moest de kapitein letten op: *Jong gezond en fris volk van tien tot twintig jaeren, geene malinquers, prefereerende mans voor vrouwen, egter mag het derde off uijterlijk de helfte wel vrouw volk wesen.*

Met andere woorden: de kapitein moest jonge mensen kopen, het liefst tussen de tien en twintig jaar oud. De ingekochte mensen mochten geen fysieke of mentale gebreken hebben en mannen werden geprefereerd boven vrouwen. Een derde of uiterlijk de helft van het aantal slaafgemaakte mensen mocht wel een vrouw zijn. Het is opvallend dat Jochem Matthijs en Coenraad Smitt wilden dat hun kapiteins kinderen en jongvolwassenen zouden inkopen. De WIC gaf namelijk de voorkeur aan mensen tussen de vijftien en 36 jaar en gaf een korting op kinderen die jonger dan vijftien jaar waren. Het laat zien dat er onder de handelspartners van de Smitts in Suriname, die vaak planters waren, vraag was naar kinderen en jongvolwassenen.

In het contract werd verder vastgelegd dat de kapitein 70 gulden gage per maand zou verdienen vanaf het moment dat het schip de zee op voer totdat de producten na terugkomst in Amsterdam gelost waren. Voor de voorbereiding van de reis zou hij ook 70 gulden krijgen en voor de verkoop van de slaafgemaakten in Suriname nog eens 70 gulden. Als er een hoge omzet werd behaald kon de kapitein een bonus krijgen. Was de omzet bijvoorbeeld 100.000 gulden, dan kreeg de kapitein een bonus van 1000 gulden en werd er nog 500 gulden verdeeld over de overige bemanningsleden. Als de omzet 120.000 gulden of hoger was, kreeg de kapitein eenmalig 1200 gulden en werd er 600 gulden over de bemanning verdeeld.

Er was volgens het contract nog een andere manier voor de kapitein om extra geld te verdienen. Hij mocht voor 10.000 gulden aan goederen meenemen die hij zelf tijdens de reis mocht verhandelen. Deze handel moest wel goed worden bijgehouden, zodat de Smitts het konden controleren en de handel van de kapitein mocht het schip niet onnodig ophouden. Het was verboden voor de kapitein (en voor de overige bemanningsleden) om zelf te handelen in slaafgemaakte mensen; dat mocht alleen gebeuren voor de firma van de Smitts. In 1769 ondertekende kapitein Pieter Hermanus Sluijter dit contract. Namens de firma Jochem Matthijs en Coenraad Smitt was Coenraad aanwezig bij de notaris en ondertekende de akte.



Niet alleen met de kapiteins, maar ook met de hogere officieren (opperstuurman, onderstuurman, derde waak -derde stuurman- en chirurgijn) werden contracten opgesteld. Dit zorgde ervoor dat de hogere officieren van alle reizen na 1750 bekend zijn, ook van de *Surinaamse Welvaart* (tabel 1). Tijdens de reis tussen 1769 en 1771 was Lourens Lietman de opperstuurman. Hij had al twee eerdere reizen als officier in dienst van de Smitts gemaakt, respectievelijk als derde waak en onderstuurman en eveneens op de *Surinaamse Welvaart*. De onderstuurman was Frans Smit. De derde waak heette Jan Jansen Boon. Het was zijn eerste reis als hogere officier maar niet zijn laatste: hij zou later kapitein van de *Surinaamse Welvaart*

Handtekeningen van Coenraad Smitt en kapitein Pieter Hermanus Sluijter onder het contract. SAA, 5075, inv. nr. 10848, akte 1297, 18 oktober 1769.

**Tabel 1.**  
Hogere officieren op slavenschip *Surinaamse Welvaart* tussen 1764 en 1776.  
Bron: Dataset van Negrón en Den Oudsten.

| Vertrek | Kapitein                 | Opperstuurman     | Onderstuurman   | Derde waak         | Vierde stuurman | Oppermeester        |
|---------|--------------------------|-------------------|-----------------|--------------------|-----------------|---------------------|
| 1764    | Hendrik Meijster         | Pieter Boon       | Pieter Amsteijn | Willem Oorban      |                 | Jan Hendrik Brouwer |
| 1766    | Hendrik Meijster         | Pieter Amsteijn   | Dirk Jansz      | Lourens Lietman    |                 | Jan Hendrik Brouwer |
| 1767    | Pieter Hermanus Sluijter | Pieter Amstijn    | Lourens Lietman | Jan Boheen         |                 | Jan Hendrik Brouwer |
| 1769    | Pieter Hermanus Sluijter | Lourens Lietman   | Frans Smit      | Jan Jansen Boon    | Paul Willenberg | Jan Hendrik Brouwer |
| 1771    | Pieter Hermanus Sluijter | Dirk van de Velde | Jan Jansen Boon | Johannes Theunisse |                 | Hendrik Smets       |
| 1774    | Jan Jansen Boon          | Pieter Aspegreen  | Jan Engelman    | Laurens Murk       |                 | Johan Pieter Koning |
| 1776    | Jan Jansen Boon          | Hans Seijer       | Laurens Murk    | Pieter Laurensen   |                 | Johan Pieter Koning |

worden. Tijdens deze reis ging er ook een tweede derde waak ofwel vierde stuurman mee. Dit was Paul Willenberg. De chirurgijn, ook wel oppermeester genoemd, was Jan Hendrik Brouwer. Deze mannen ondertekenden het contract dat op 14 oktober 1769 werd opgesteld tussen hen en kapitein Sluijter.

In het contract beloofden de officieren van de *Surinaamse Welvaart* onder andere om kapitein Sluijter 'alle gehoorszaamheid te betonen'. Daarnaast moesten ze nette en accurate journalen bijhouden tijdens de reis. Voor de officieren was het ook mogelijk om tijdens de reis extra inkomsten te genereren. Zij mochten net als de kapitein zelf goederen meenemen om te verhandelen, maar de hoeveelheid was afhankelijk van hun rang aan boord (tabel 2). Opperstuurman Lietman mocht 2000 gulden aan goederen meenemen, onderstuurman Smit 800 gulden, derde waak Boon 500 gulden, vierde stuurman Willenberg 300 gulden en oppermeester Brouwer 2500 gulden. Van deze handel moesten de officieren zelf de administratie bijhouden zodat, in het geval dat ze kwamen te overlijden, duidelijk was welke goederen van hen waren geweest.

De zeelieden die de Smitts in dienst namen waren voornamelijk (nakomelingen van) Scandinavische en Duitse migranten. Dat is terug te zien aan de bemanningsleden van de reis van *Surinaamse Welvaart* tussen 1769 en 1771. Een voorbeeld is de Duitser Ludolf Berkenwaard (circa 1735-1801), die als kok op de *Surinaamse Welvaart* voer tijdens ten minste twee reizen (1767-1769 en 1769-1771). Voordat hij aanmonsterde op de *Surinaamse Welvaart* had hij, eveneens als kok, gewerkt op het slaven­schip *Vrouw Cornelia*. Dit schip was niet van de Smitts maar van een andere slavenhandelaar uit Amsterdam, Bartholomeus van den Santheuvel. In 1771, na terugkomst van zijn reis als kok op de *Surinaamse Welvaart*, liet hij samen met Dorothea Lambeek (1744-1810) een testament opstellen omdat zij voornemens waren om 'met malkanderen een wettig huwelijk aan te gaan'. Het huwelijk moest echter nog wachten, omdat Berkenwaard eerst nog een zeereis zou maken. In 1774 trouwde hij met Lambeek. Uit de registratie blijkt dat Berkenwaard uit Hamm in Duitsland kwam (zie afb. A). Lambeek was in Amsterdam geboren maar had wel een migratieachtergrond want haar moeder en opa en oma waren afkomstig uit Denemarken en de familie was Luthers, evenals Berkenwaard.

| Naam                | Functie         | Toegestaan cargasoen in gulden |
|---------------------|-----------------|--------------------------------|
| Lourens Lietman     | Opperstuurman   | 2.000                          |
| Frans Smit          | Onderstuurman   | 800                            |
| Jan Jansen Boon     | Derde waak      | 500                            |
| Paul Willenberg     | Vierde stuurman | 300                            |
| Jan Hendrik Brouwer | Oppermeester    | 2.500                          |

**Tabel 2.**

Toegestaan cargasoen van de hogere officieren op slaven­schip *Surinaamse Welvaart* volgens contract ondertekend in 1769.

Bron: SAA, 5075, inv. nr. 10848, akte 1290, 14 oktober 1769.

Een ander voorbeeld is de Duitse Mechel Teslof, geboren in Königsberg. Tijdens de vierde reis van de *Surinaamse Welvaart* was hij bootsmansmaat. Kort na terugkomst in Amsterdam trouwde Teslof met Johannette Louisa Hakbeijl uit Altenkirchen in Duitsland. Eerder, tussen 1766 en 1768, had Teslof al een reis gemaakt met de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) als boschieter (ervaren matroos) op het VOC-schip *Schoonzicht*. Over Teslofs verdere carrière is weinig bekend.

### De vierde reis van slaven­schip *Surinaamse Welvaart* (1769-1771)

In het laatste kwartaal van 1769 begon slaven­schip *Surinaamse Welvaart* aan de vierde reis voor de Smitts met kapitein Sluijter. Via Texel voer het schip naar de kust van West-Afrika. Aan boord waren waarschijnlijk tussen de dertig en veertig bemanningsleden, maar niet alle namen van alle bemanningsleden zijn bekend omdat er geen monsterrol bewaard is gebleven. Uit notariële akten die na de reis zijn opgesteld komen de namen van achttien bemanningsleden naar voren (tabel 3), inclusief de hogere officieren die in oktober het contract hadden ondertekend. Na een aantal maanden aan de kust van West-Afrika te hebben gehandeld, arriveerde het slaven­schip op 24 september 1770 in Suriname met 291 slaafgemaakte mensen aan boord.



Ondertrouwregistratie van Ludolf Berkenwaard en Dorothea Lambeek met hun handtekeningen. SAA, 5001, inv. nr. 748, p. 15, 15 juli 1774

| Naam                       | Functie         | Opmerking                          |
|----------------------------|-----------------|------------------------------------|
| Pieter Hermanus Sluijter   | Kapitein        |                                    |
| Lourens Lietman            | Opperstuurman   |                                    |
| Frans Smit                 | Onderstuurman   |                                    |
| Jan Jansen Boon            | Derde waak      |                                    |
| Paul Willenberg            | Vierde stuurman |                                    |
| Jan Hendrik Brouwer        | Oppermeester    |                                    |
| Ludolf Berkenwaard         | Kok             |                                    |
| Carel Lange                | Oppertimmerman  |                                    |
| Jan Hendrik Sander         | Bootsman        |                                    |
| Casper Swart               | Matroos         |                                    |
| Mechel Teslof              | Bootsmansmaat   |                                    |
| Frederik Boode             | Kuiper          |                                    |
| Johannes Bernard Oversteeg | Korporaal       |                                    |
| Harbert Elfsen             | Ondertimmerman  | Verklaarde tegen kapitein Sluijter |
| Pieter Theunisz            | Matroos         | Verklaarde tegen kapitein Sluijter |
| Hartwig Roodekrans         | Matroos         | Verklaarde tegen kapitein Sluijter |
| Lodewijk Bruijker          | Matroos         | Verklaarde tegen kapitein Sluijter |
| Govert Jurriaansz          | Matroos         | Verklaarde tegen kapitein Sluijter |
| Onbekend                   | Onderkuiper     | Deed niet mee aan mouterij         |
| Onbekend                   | Smid            | Deed niet mee aan mouterij         |
| Onbekend                   | Matroos         | Deed niet mee aan mouterij         |
| Onbekend                   | Matroos         | Deed niet mee aan mouterij         |

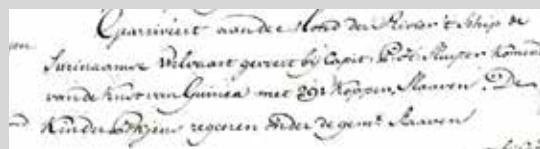
**Tabel 3**

Bemanningsleden op slavenschip *Surinaamse Welvaart* tijdens de vierde reis 1769-1771.

**Rechtsboven:**

Kinderpokken op slavenschip *Surinaamse Welvaart*. HaNA, I.05.03, inv. nr. 169, scan 168, 16 oktober 1770.

Eenmaal aangekomen in Suriname werd de gezondheid van de mensen aan boord van het schip gecontroleerd. Vastgesteld moest worden of er geen besmettelijke ziekten aan boord waren. Hierna mochten de slaafgemaakte mensen pas van boord. Bij de *Surinaamse Welvaart* werd het schip niet vrijgegeven: onder de 291 slaafgemaakte mensen waren mensen die kinderpokken hadden (Zie afb. 8). Kinderpokken was een besmettelijke ziekte en een van de dodelijkste ziektes voor slaafgemaakte mensen aan boord van slavenschepen. De ziekte kon zich razendsnel over de aanwezige mensen aan boord verspreiden. Door de besmettelijkheid van de ziekte moesten schepen waarop de ziekte aanwezig was eerst in quarantaine. De *Surinaamse Welvaart* moest dus ook in quarantaine en de slaafgemaakten bleven aan boord. Hoe lang het schip precies in quarantaine moest blijven is niet bekend, maar het duurde in ieder geval een maand. Op 16 oktober 1770 werd er door de gouverneur en zijn raad genoteerd dat er kinderpokken op het schip waren en werd besloten dat het schip nog langer in quarantaine moest blijven.



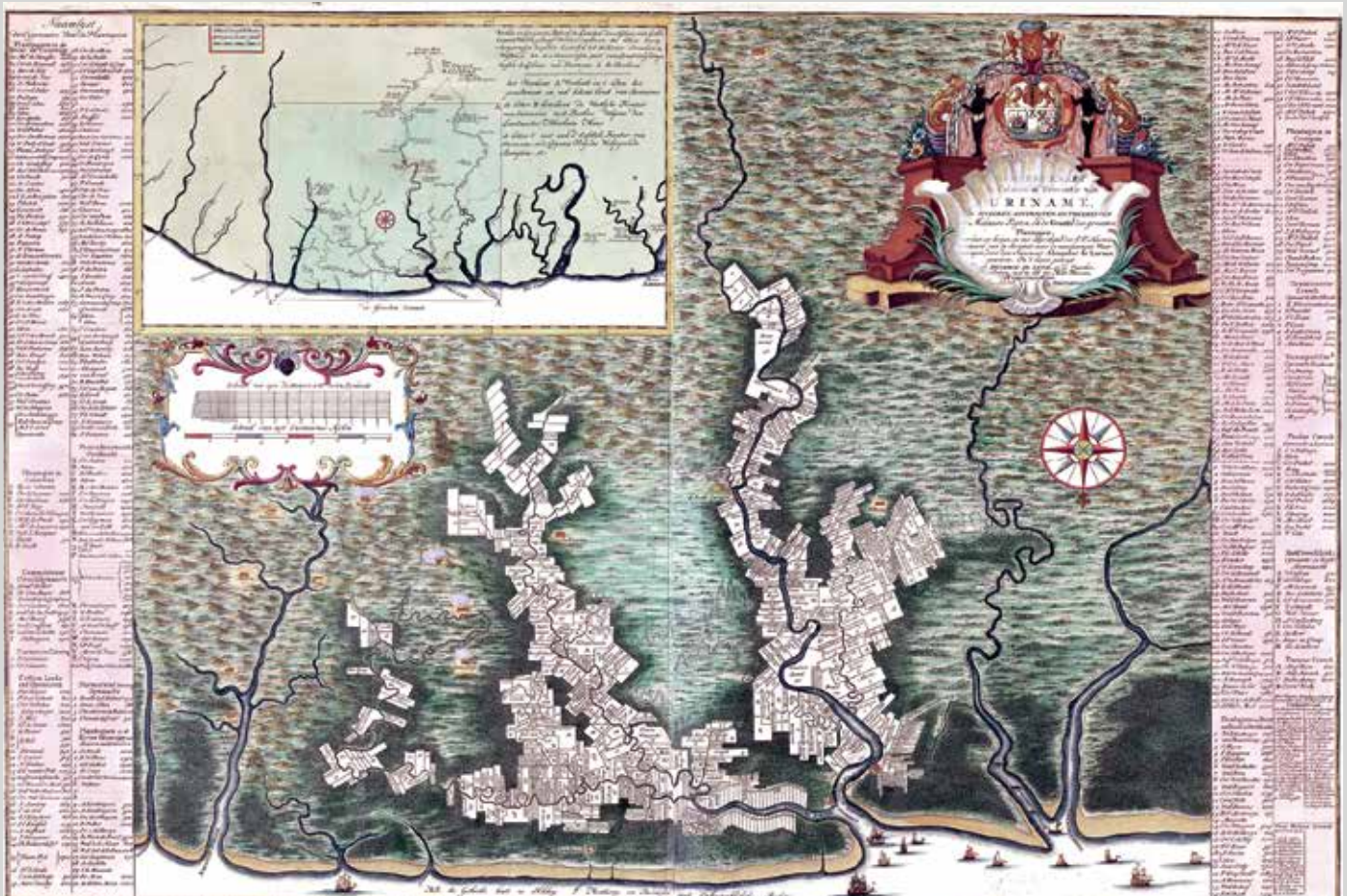
Op 23 oktober 1770 waren de slaafgemaakte mensen nog steeds op het schip. Dat blijkt uit een notariële akte waarin een conflict tussen kapitein Sluijter en kuiper Frederik Boode wordt beschreven. Onderstuurman Smit en bootsmansmaat Teslof waren aanwezig als getuigen. Op de rede van Suriname had Sluijter aan Boode gevraagd of hij de vaten waar water in werd bewaard wilde repareren. Boode beweerde dat hij niet de juiste onderdelen had om de vaten te repareren en weigerde. Kapitein Sluijter sprak hem hierop aan in de kajuit, waarna Boode 'bij zig zelfs grommende en knorrende uit de kajuit kwam' en begon aan de reparatie van de vaten. Het ging echter niet lang goed. In de namiddag kwamen Smit en Teslof op het dek en zagen dat alles nog hetzelfde stond als die ochtend. Onderstuurman Smit sprak Boode hierop aan en zei: 'Het vat kan hier niet staan blijven, de slaeven moeten eeten'. Boode wilde echter het vat niet opruimen en antwoordde: 'Dat doen ik niet, laat het vat so lang staan tot dat de capitein 't selfs gesien heeft.' Hierop begon onderstuurman Smit zelf het vat op te ruimen, 'om ruimte te maken voor de slaven om te kunnen eeten'. Kapitein Sluijter kwam kijken wat er aan de hand was en kreeg ruzie met Boode. Terwijl Smit en Teslof aan het opruimen waren, hoorden ze hoe kapitein Sluijter en Boode 'in swaare woorden' waren geraakt en uiteindelijk met elkaar begonnen te worstelen. Smit en Teslof moesten de kapitein en de kuiper uit elkaar halen. Sluijter was gewond geraakt: zijn mouw was gescheurd en 'zijn wang bloedde'.

Het was niet het enige conflict dat plaatsvond tussen bemanningsleden tijdens de reis. Uit een tweetal notariële akten, die na de reis zijn opgesteld in Amsterdam, blijkt dat er tijdens de reis al een groot conflict ontstond, door kapitein Sluijter en een aantal bemanningsleden omschreven als mouterij en oproer. De eerste akte werd opgesteld op 13 mei 1771 bij notaris Philippus Dorfling. In het kantoor van de notaris verschenen de ondertimmerman en vier matrozen, die een verklaring aflegden op verzoek van bootsman Jan Hendrik Sander en oppertimmerman Carel de Lange. De zeelieden verklaarden dat Sander en De Lange

‘altoos nugterer en bequaam’ waren geweest tijdens de reis en zich goed hadden gedragen. Aan de kust van West-Afrika was het echter al snel misgegaan. Kapitein Sluijter zou hen samen en afzonderlijk met ‘brutaliteit’ hebben ‘bejeegend’ en hen hebben vervloekt en uitgescholden. De Lange zou aan de kust van West-Afrika zelfs drie of vier keer in het gezicht zijn geslagen, waardoor hij hevig bloedde. In Suriname zou kapitein Sluijter hebben geschreeuwd dat hij het tweetal niet langer in dienst wilde houden en dat zij ‘van ‘t schip moesten gaan’. Sander en De Lange dachten dat de kapitein deze woorden niet echt meende en bleven nog een dag op het schip, terwijl ze naar eigen zeggen hun werk naar behoren bleven uitvoeren. Het mocht echter niet baten, want toen kapitein Sluijter erachter kwam dat de twee zich nog aan boord bevonden herhaalde hij zijn woorden en ontsloeg hen. Sander en De Lange waren daardoor genoodzaakt het schip te verlaten en een ander schip te zoeken waarmee ze naar Amsterdam konden retourneren.

Uit de tweede akte, opgesteld op 21 mei 1771 bij notaris Engelbertus Marinus Dorper (1745-1809), blijkt een ander verhaal. Deze akte werd opgesteld op verzoek van kapitein Sluijter. Derde waak Boon, vierde stuurman Willenberg en kok Berkenwaard waren de getuigen. Zij verklaarden dat het op 18 februari 1770 was misgegaan toen het schip bij de kust van West-Afrika was. Opper­timmerman De Lange zou hebben geweigerd om te helpen met het ophijzen van het kleine bootje (waarmee naar de kust werd gevaren) op het grote schip. Hij had zelfs gevraagd of er niet iets anders te doen was. Hierop kregen kapitein Sluijter en De Lange ruzie. Sluijter zei dat De Lange moest zwijgen, waarop De Lange antwoordde dat hij niet ‘stil zoude swijgen, maar dat hij al doen konde wat hij niet laten wou’. De kapitein gaf De Lange hierop een slag in zijn gezicht, omdat hij zich zo brutaal gedroeg. De Lange reageerde hier alleen uitdagend op en zei dat Sluijter hem nog een keer moest slaan als hij dat durfde. Dit herhaalde zich hierna nog een keer en De Lange bleef kapitein Sluijter tergen. Hij zei dat met de

Algemene kaart van Suriname, Alexander de Lavaux, 1737.  
Rijksmuseum





Profiel van de stad Amsterdam uit het IJ gezien, Ludolf Bakhuizen (1631-1708).

Beeldbank Stadsarchief Amsterdam.

hand slaan ook niet alles was. Kapitein Sluijter haalde hierop een touw tevoorschijn waarmee hij De Lange sloeg. De twee begonnen hierna te worstelen, maar werden door onderstuurman Smit uit elkaar gehaald. Dit incident was volgens de verklaring het begin van nog veel meer problemen. Op 25 februari 1770 kregen oppertimmerman De Lange en bootsman Jan Hendrik Sander ruzie. Kapitein Sluijter kon dit niet laten gebeuren en riep de bootsman (die de leiding had over de matrozen) tot de orde. Hij vroeg hem of hij nog van plan was zijn werk naar behoren uit te voeren. Als Sander dat niet wilde kon hij naar de wal vertrekken, want Sluijter wilde 'geen belhamel in zijn schip'. Sluijter voegde eraan toe dat De Lange ook kon vertrekken, want hij vond dat de twee samspenden. De bootsman haalde vervolgens zijn spullen en vroeg of hij naar de wal kon worden

gebracht. Dit had echter niet het door kapitein Sluijter gewenste effect want opeens legden alle bemanningsleden, met uitzondering van de smid, twee matrozen en de onderkuiper (tabel 3) het werk neer. Zij haalden eveneens hun spullen en verklaarden dat ze ook naar de wal zouden gaan als de bootsman het schip moest verlaten.

Deze opstand van de bemanningsleden was voor kapitein Sluijter en de overige hogere officieren een gevaarlijke situatie. Mouterij kon als resultaat hebben dat de kapitein en de officieren werden afgezet, of nog erger, werden vermoord. In een laatste poging om de dreigende situatie onder controle te krijgen probeerde kapitein Sluijter wederom alleen oppertimmerman De Lange en bootsman Sander van het schip te krijgen. Hierbij sloeg kapitein Sluijter dreigend met een touw



om zich heen. Dit viel niet in goede aarde bij de rest van de opstandige bemanningsleden, die erg loyaal aan de bootsman waren. Matroos Cornelis Swart durfde kapitein Sluijter zelfs vast te grijpen, maar een aantal bemanningsleden die niet aan de muiterij meededen bevrijdden de kapitein weer. De twee ruziemakende partijen werden gescheiden en hiermee keerde de rust terug. De rust duurde echter niet lang. In de namiddag weigerden de bemanningsleden nog steeds hun werk uit te voeren en zeiden dat ze dat ook niet gingen doen als ze 'niet door den bootsman gecommandeerd wierde'. De stuurmannen waren daardoor genoodzaakt om zelf de zeilen te gijpen. Sluijter reageerde hierop door te zeggen dat 'als niet gewerkt wierd, niet gegeten moest worden'. Dit zorgde ervoor dat oppertimmerman De Lange met zijn spullen op het dek verscheen en wilde

vertrekken. Gelukkig voor kapitein Sluijter schoten er op dat moment twee kapiteins van andere schepen te hulp. Zij riepen alle bemanningsleden op het dek en lieten kapitein Sluijter de monsterrol voorlezen. Hij gaf hen het bevel om de zeilen vast te maken. De bemanningsleden kalmeerden hierdoor iets en zeiden dat ze dat zouden doen 'als de bootsman zijn commando weer had, en zij door hem gecommandeert wierde'. Kapitein Sluijter had hierdoor geen andere optie dan bootsman Sander weer in zijn functie te zetten. Men zou haast vergeten dat de slaafgemaakte mensen gedurende deze conflicten en explosieve situatie ook aan boord van het schip waren. Het is maar de vraag wat er gebeurd zou zijn wanneer de muiterij was geslaagd. Waar zou het schip dan heen zijn gevaren? En wat zou er met de slaafgemaakte mensen aan boord zijn gebeurd? Het laat zien dat de situatie aan boord niet alleen gevaarlijk en gewelddadig was, maar ook onzeker.

Bij terugkomst in Amsterdam legden de bemanningsleden bij de notaris verklaringen af over de reis. Lang lag het schip niet ten anker. In hetzelfde jaar, 1771, vertrok het schip wederom om een slavenreis te maken, weer met kapitein Sluijter. Voor Sluijter was het de laatste reis, hij overleed op de West-Afrikaanse kust. De hogere officieren waren bijna allemaal vervangen door andere bemanningsleden, behalve Jan Jansen Boon. Boon vertrok tijdens deze reis als onderstuurman en volgde kapitein Sluijter op nadat hij en de opperstuurman waren overleden. De *Surinaamse Welvaart* maakte in totaal zeven slavenreizen en kocht meer dan 2000 slaafgemaakte mensen aan de kust van West-Afrika. De laatste reis, tussen 1776 en 1778, was de laatste reis van een slavenschip, georganiseerd door de firma van de Smitts.

Meer weten over Jochem Matthijs en Coenraad Smitt? Zie: <https://www.walburgpers.nl/nl/book/9789462499270/de-grootste-slavenhand-laren-van-amsterdam>



Ramona Negrón en Jessica den Oudsten, *De grootste slavenhandelaren van Amsterdam*. Over Jochem Matthijs en Coenraad Smitt (Walburg Pers, 2022).