

5

TOT SLOT

Na ruim 350 pagina's met veel namen en cijfers bekijft een beeld van een lange tijd oppermachtig Holland dat de walvisvaart in de arctische wateren grotendeels naar zijn hand wist te zetten. Het was een actieve groep slimme reders, aangevoerd door 24 koopmansfamilies, die voor Nederland op een ogenschijnlijk gemakkelijke manier vele decennia lang de toppositie in de walvisvaart hebben veroverd en wisten vast te houden. Zonder twijfel was hun belangrijkste doel geld verdienen en dat lukte. Het ijs, de kapers en de continue oorlogsdreiging in Europa waren de echte tegenstanders, niet de landen en steden met ambities in de walvisvaart. Opvallend snel na het opheffen van de *Noordse Compagnie* in 1642 had ons land een monopolistisch aandoend marktaandeel in het aantal walvisvaartuitredingen. Naast Holland was slechts Hamburg vaak in beeld. In het kielzog van deze topgroep konden een groot aantal andere Hollandse kooplieden meedoen met deze nieuwe loot aan de portfolio van handelsactiviteiten. Het verdienmodel was robuust en meestal gelinkt aan de bestaande activiteiten van deze kooplieden. De misoogsten die met name in de 17e eeuw geregeld voorkwamen, raakten de handelaren in granen en (oliehoudende) zaden. Walvistraan was een complementair product dat de schommelingen in het aanbod van plantaardige oliën kon opvangen. Het in dit boek gepresenteerde financiële model toont dat het rendement over langere perioden per saldo positief was. Dit boek laat zien dat achter het aantal walvisvaartuitredingen dat de grotere rederijen organiseerden een **plan** zat. In de startfase wordt opgeschaald naar twee tot vijf uitredingen per jaar. Dit tempo wordt jarenlang volgehouden. Sommige rederijen schalen op naar zes tot acht uitredingen en de allergrootsten komen tot tien of meer jaarlijkse walvisvaartuitredingen.

Het idee dat de walvisvaart een marginale activiteit was dat voornamelijk gokkers aantrok, is daarom onjuist. Gemeten over een langere periode waren de rendementen veelal voldoende tot goed. Dergelijke gemiddelden verhullen wel een hoge jaarlijkse variatie. Jaren met een hoog positief rendement van soms enkele tientallen procenten konden zo maar gevolgd worden door jaren met forse verliezen. De meeste kooplieden met interesse in de walvisvaart zagen al snel dat je voor een ruim positief rendement minstens enkele decennia walvisvaartuitredingen moest organiseren. Om een bovengemiddeld resultaat te behalen, was het jaarlijks uitreden van meerdere walvisvaarders eveneens aanbevelenswaardig. Het verdelen van de aandacht over Spitsbergen en Groenland hielp ook om een beter resultaat te krijgen dan de gemiddelde reder, zij het van secundair belang.

Was het 'gokken' dan helemaal afwezig? Zeker niet. Het duidelijkst is dit te zien als een ongebreideld optimisme heerst over het in gebruik nemen van een tweede vangstgebied, Groenland. In 1719 begint de commerciële vaart op Straat Davis, de zeestraat tussen Groenland en Noord-Amerika. Vanaf die datum tot circa 1723 verschijnen vele nieuwe kleine rederijen die het allemaal willen proberen. De meesten werden geconfronteerd met slechte of geen vangsten. Binnen enkele jaren verdwenen deze gelukzoekers weer van de radar.

De ruilhandel met de Inuits werd enige tijd naast de jacht op walvissen een belangrijke activiteit van een groep Hollandse reders. Dit ging niet zonder slag of stoot. De cultuurverschillen waren groot en er bestond lange tijd een groot wantrouwen tussen de Hollanders en de Inuits. Dat heeft een aantal malen tot gewelddadigheden geleid waarbij aan beide kanten doden vielen. Later werd het onderlinge begrip tussen de Hollanders en de Groenlanders groter en werd door beide partijen naar tevredenheid gehandeld. De Denen maakten in 1739 een abrupt einde aan deze ruilhandel in wat een kortdurende minioorlog zou kunnen worden genoemd.

Dit boek geeft een overzicht van de walvisrederijen (bestaande uit verschillende familieleden en/of za-

kenpartners) die in de 17e en 18e eeuw actief waren. Het waren ongeveer 1.100 rederijen waarin zo'n 1.600 reders en rederessen actief waren. De kopgroep bestond uit 24 rederfamilies. Ze waren zonder uitzondering zeer lang actief en stuk voor stuk verantwoordelijk voor ten minste honderd walvisvaartuitredingen. Het waren familiebedrijven waarbij van vader op (schoon)zoon, broers en zussen, de rederij op koers hielden. Reders uit deze kopgroep werkten systematisch aan de verwerving van strategische autonomie bij het vangen en verwerken van walvisproducten. Dit deden ze vaak samen met collega-kooplieden uit de stad of uit het dorp, waarbij het opvallend vaak om doopsgezinden ging. Onbetwist aanvoerder van deze kopgroep was de familie Mol uit Jisp die zo'n 550 walvisvaartuitredingen organiseerde. De familie Jan Beets is een andere markante speler die begonnen in Amsterdam een van de grootste walvisrederijen van Hamburg vorm gaf. De Amsterdamse familie Scheltes sprong eruit als de toonaangevende partij die zijn pijlen vooral richtte op Straat Davis. In deze kopgroep zaten tevens de familie van Cornelis Gerritsz de Lange uit Jisp, de familie Willem Bastiaensz Schepers uit Rotterdam en de Amsterdamse familie van Pieter Jansz van Tarelink. Elk was goed voor ten minste 300 walvisvaartuitredingen.

In de 18e eeuw hadden de 24 reders een aandeel van 29% in het totale aantal walvisvaartuitredingen, en waren ze goed voor circa een derde van de totale omzet en twee derde van de totale branchewinst. Het rendement van de top-24 bedroeg over de gehele 18e eeuw 20%, het dubbele van wat gemiddeld in die eeuw behaald werd. In het kielzog van deze 24 topreders opereerden nog zo'n kleine honderd walvisrederfamilies vanuit diverse regio's die eveneens hun stempel drukten op deze bedrijfstak. Waren ze minder belangrijk dan de 24 toprederijen? Nee, zeker niet. Feitelijk waren zij mede beslissend voor het verkregen overwicht van Holland op het gebied van de walvisvaart. Tot deze groep behoorden alle walvisreders met een substantieel aantal walvisvaartuitredingen (tussen de zestig en honderd) en/of een redersbedrijf dat enkele decennia heeft bestaan. Deze cijfers laten tevens zien dat voor het grote aantal kleinere walvisreders niet veel overbleef. Velen zullen slechts kleine winsten hebben behaald of zijn in de rode cijfers gekomen. De kleinere reders die professionaliseerden, hadden de beste kans op een winstgevend redersbedrijf. Schaalvergroting was echter de belangrijkste knop waar de koopman-ondernemer aan kon draaien.

Opvallend was de unieke positie die één dorp bij de start van de walvisvaart wist in te nemen. Jisp was een korte tijd het centrum van de mondiale walvisvaart. In de tweede helft van de 17e eeuw werd de gehele Zaanstreek, vooral dankzij de aanwezige scheepsbouwers, toonaangevend met de Rotterdamse regio en Amsterdam als runner-ups. In de 18e eeuw was Amsterdam veruit de belangrijkste plaats van waaruit walvisvaartuitredingen plaatsvonden. De walvisvaart trok daarnaast de aandacht bij kooplieden in de gebieden daarbuiten. West-Friesland (inclusief de Wieringerwaard), de Friese kuststreek, Dordrecht en omgeving en Waterland (met name Edam) bliezen op eerbiedwaardige afstand van de top hun partijtje mee met een nadruk op de 17e eeuw.

De te verhandelen walvisproducten maakten deel uit van een omvangrijke koopmansportfolio. (Internationale) netwerken die aan deze handel ten grondslag lagen werden tevens gebruikt voor bijvoorbeeld de verkoop (en export) van walvisstraan en baleinen. Het staat buiten kijf dat men goed oog had voor de schaalvoordelen die men kon behalen door bijvoorbeeld de producten van de walvisvaart in te bedden in de beschikbare transportlijnen in Holland en daarbuiten. Dergelijke logistieke oplossingen brachten kostenvoordeel en concurrentiekracht. Men vertrouwde op een gediversifieerd bedrijfsmodel als basis voor een groeistrategie.

De push die de Zaanse scheepsbouw aan de walvisvaart gaf door actief zelf gebouwde schepen in te zetten voor de walvisvaart en soms zelf als reder op te treden, is een goed voorbeeld van managementvernuft. Nogal wat kooplieden waren gespecialiseerd in oliehoudende zaden en zagen in walvisstraan een complementair product dat goed in hun assortiment paste en de gevolgen van misoogsten compenseerde. Verder werden voor een economisch gezonde markt van walvisproducten belangrijke intermediaire functies zelf ter hand genomen en uitgebouwd tot een zelfstandig en winstgevend bedrijfsmodel. Een voorbeeld is het verzorgen van een voldoende liquide markt voor de aan- en verkoop van tweedehands walvisvaarders en walvisvaartgereedschap. Diverse walvisreders waren tevens scheepsmakelaar en wisten met deze combinatie veel geld te verdienen.

Hollandse walvisreders moeten zich gerealiseerd hebben dat het zenden van walvisvaarders met een commandeur één ding is maar een goede organisatie van de gehele bedrijfsketen tenminste zo belangrijk

was. Van niet te overschatten betekenis was eveneens de participatie van walvisreders in belangrijke vertegenwoordigende organen. De oprichting van *Gecommitteerden van de Groenlandsche en Straat Davissche Visscherij* gaf de walvisreders een instrument voor de beïnvloeding van op de walvisvaart betrekking hebbende overheidsbesluiten. Vaak waren walvisreders tevens actief op de Oostzeehandel, vaak aangeduid als de moedernegotie van de Republiek. Een aantal walvisreders was lid van de *Directie van de Oostersche Handel en Reederijen* die de belangen van kooplieden op dit terrein bij de overheid naar voren bracht. Het gezamenlijk optrekken van beide vertegenwoordigende organen op voor zowel de Oostzeehandel als walvisvaart belangrijke punten bood een grotere kans voor een positief besluit van de overheid. In andere handelsspecialisaties, zoals die op de Levant en de Middellandse Zee waren walvisreders eveneens actief en namen daar vertegenwoordigende functies in.

De walvisvaart was daarmee geen alleenstaande business. De belangen liepen voor een deel parallel aan die van andere handelsactiviteiten.

In de literatuur is de rol van rederessen in de walvisvaart onderbelicht. Ze vormden een duidelijke minderheid maar hadden soms jarenlang een voortrekkersrol en vrijwel altijd de kortdurende taak de rederij na de dood van hun man draaiende te houden.

Vanaf ongeveer 1774 begon het beeld van een in de walvisvaart oppermachtig Holland te kantelen. De binnenlandse omstandigheden verslechterden al eerder gestaag met groeiende tegenstellingen binnen de Nederlandse gemeenschap, in het bijzonder tussen prinsgezinden en patriotten. Het werd een onrustige samenleving waarin de dynamiek van het koopman-ondernemerschap onder druk stond. Het Verenigd Koninkrijk had na een lange pauze weer aandacht voor de walvisvaart en dankzij genereuze steun van de overheid nam het aantal Britse walvisvaarders fors toe. Nederland bleek niet te kunnen volgen hetgeen af te lezen valt aan het gestaag aantal teruglopende walvisvaartuitredingen. Toch waren er walvisreders die deze trend wilden keren. De Zaanse koopman en reder Claas Taan ging voorop. Hij ging in 1749 volop in de walvisvaart en was jaar op jaar goed voor ten minste vijf tot soms wel acht of negen walvisvaartuitredingen. De slechte verhouding met Engeland met als hoogtepunt de vierde Engelse oorlog, maakte het steeds moeilijker tochten naar de ijszee te organiseren. Claas Taan was waarschijnlijk de architect van een schijnconstructie rond het eigendom van walvisvaarders om de Engelsen om de tuin te leiden. Op papier werd het eigendom van de Hollandse walvisvaardersvloot doorgeschoven naar Pruisische reders waardoor men onder neutrale vlag represailles van de Engelse oorlogsvloot kon ontwijken. In 1783 lukte dit goed en werd dit recept met side letters ook uitgevoerd in 1796, 1797 en 1798. In 1798 werd de truc door de Engelsen doorzien en werd de gehele Hollandse vloot (op één schip na dat naar Emden kon uitwijken) opgebracht naar Engelse havens. De bemanning werd vastgezet, het schip en de vangst werden geconfisqueerd. Dit bleek de doodsteek te zijn voor wat we nu 'de oude Hollandse arctische walvisvaart' noemen. De paar pogingen in de 19e eeuw met enkele walvisvaartuitredingen waren, zo kun je achteraf wel stellen, slechts de laatste stuiptrekkingen van een eertijds florerende bedrijfstak.

Binnen de contouren van deze ontwikkeling van de Hollandse walvisvaart acteerden de commandeurs. Ze vervulden voor de reders de sleutelrol om de jaarlijkse walvisvaartuitredingen tot een financieel succes te maken. De verantwoordelijkheid was aanzienlijk. De commandeur had de eindregie over zowel de schipperstaken als over het gehele vangstproces. Het werven van vakkundige en stressbestendige zeelieden lag ook op zijn bordje. De vele verhalen over commandeurs schilderen een divers profiel van succesvolle leiders tot en met drankzuchtige kapiteins. Men moest oog hebben voor een goede sfeer aan boord, maar moest tevens handelend (en niet altijd vriendelijk) kunnen optreden bij gevaar. Dronkenschap onder de bemanning was een doodzonde. Een collega-commandeur te slim af zijn bij de vangst van een walvis was prima zolang het maar te verdedigen viel. En gevaar was in vele vormen aanwezig en vrijwel altijd potentieel dodelijk. Met name in de 17e eeuw en de eerste twee decennia van de 18e eeuw had men als commandeur geregeld te maken met gevechtssituaties met kapers. De meeste walvisvaarders waren in die tijd uitgerust met kleine scheepskanonnen. Onder de uitzeilende commandeurs nam één de rol van *Admiraal van de Groenlandsche Vloot* op zich. Hij gaf leiding aan het gevecht met de kapers. Zowel angstaanjagend als spectaculair moet in 1693 de strijd met Franse kapers zijn geweest in een baai in het Noordoosten van Spitsbergen. 's Werelds noordelijkste zeeslag tussen twee Franse kaperschepen en ongeveer 50 Hollandse, bewapende

Groenlandvaarders vond hier plaats. Ten minste vier Hollandse commandeurs werden gedood evenals een Franse officier. De naam van deze baai, de Berenbaai, werd door de Hollanders omgedoopt tot de Treurenburg Baai.

De vaart op Straat Davis was eveneens niet zonder risico. Wat in de literatuur in 1739 de ‘minioorlog met de Denen’ wordt genoemd, kostte het leven van verschillende bemanningsleden van Hollandse schepen. Deze harde confrontatie betekende het einde van de grootschalige ruilhandel met de Inuits.

Wanneer het allemaal goed afliep, was de beloning navenant. Menig commandeur kwam dankzij een succesvolle loopbaan in de groep van welgestelde burgers terecht waarbij sommigen na hun commandeurs-tijd bestuurlijke functies ging bekleden zoals burgemeester en schepen. Wanneer onvoldoende werd gepresteerd, volgde vrijwel altijd snel ontslag en zien we de betreffende commandeur niet meer terug in de lijsten. Zoals het boek van *Van Sante* laat zien, was de naam van de commandeur voor de walvisreder het uithangbord. Wanneer zijn naam gekoppeld was aan goede vangsten moet de animo van investeerders om een part van zijn schip te kopen groot zijn geweest. De reder kreeg zo zijn financiering gemakkelijk rond. Opmerkelijk is dat *Van Sante* niet in een oogopslag de resultaten van een walvisreder toont maar het boek volledig is ingedeeld op de voornaam van de commandeur. Deze focus op ‘**de commandeur**’ wordt eveneens in de kranten uit die tijd aangetroffen. Bij de scheepstijdingen worden de vangsten die men meldt gekoppeld aan de naam van een commandeur dan wel aan de naam van zijn schip. Slechts de plaatsnaam die de krant noemt, verwijst naar de locatie van de betreffende walvisrederij.

Onder de commandeurs zijn velen met een indrukwekkende en spraakmakende carrière. Dit boek somt een aantal van hen op. Indrukwekkend zijn zij die in hun leven als commandeur van incident naar incident zijn gezeild en erin slaagden meerdere ijsrampen en kaper acties te overleven. Vooral in de 17e eeuw speelden dergelijke avonturen zich niet alleen af in de ‘bekende’ vangstgebieden bij Zuidwestelijk Spitsbergen maar tevens in toen vrijwel onbekende streken die door commandeurs werden verkend op vangstmogelijkheden zoals de noordoostzijde van Spitsbergen en het zeegebied bij Nova Zembla. Uiteindelijk werden de commandeurs allemaal beoordeeld op hun vangstresultaten. Wie de beste commandeurs waren, is voor de 18e eeuw nauwkeurig te bepalen. Roelof Gerretsz Meyer van Borkum steekt met kop en schouders uit boven de rest, met maar liefst 44 tochten waarop bijna 300 walvissen werden gevangen. De Helderse commandeur Pieter Schooneman volgt op gepaste afstand als tweede. Voor de echte kampioen moet naar de 17e eeuw gekeken worden. Met als bijnaam *Gelukkeige Matthijs* was commandeur Matthijs Pietersz afkomstig van het eiland Föhr de onovertroffen walvisvanger. Dankzij het grafscript weten we dat hij 373 walvissen ving. Hij was lange tijd in dienst van reders uit Hamburg. Enige tijd zeilde hij naar Spitsbergen met de Rotterdammer Willem Bastiaenz Schepers als reder. Wat Hamburg betreft was een van zijn reders de geboren Amsterdammer Jan Beets. Tezamen een goed voorbeeld hoe Hamburg en Holland niet altijd tegen elkaar concurreerden maar als het uitkwam samenwerkten. Matthijs grootste uitdager was de Rotterdamse commandeur Jan Dirksz van der Velde die acteerde in zowel de 17e als de 18e eeuw. Een nauwkeurig vangstresultaat voor Jan van der Velde ontbreekt. Het is aannemelijk dat hij ten minst veertig maal naar Spitsbergen is geweest. Uitgaande van 40 trips en daarbij de gemiddelde vangsten ingevuld voor de jaren dat geen vangstgegevens over hem bekend zijn, komt hij tot een totaalvangst van circa 300 walvissen. Een groter aantal tochten is niet onmogelijk en dan komt een vangstresultaat van ruim boven 300 gevangen walvissen in zicht. Of hij Matthijs Pietersz toch stiekem verslagen heeft, is echter onwaarschijnlijk. In de eerste decennia van de 17e eeuw heeft nog een spraakmakende commandeur geopereerd. De eveneens uit Rotterdam afkomstige commandeur Mathijs Jansz Hoepstock moet enige tijd in Holland een iconische naam hebben gehad. Per tocht kwam hij terug met het spek en de baleinen van tientallen walvissen. Hij kreeg echter niet de kans in het rijtje top-commandeurs te komen; in 1730 nam de pest hem te grazen.

Nog een paar commandeurs springen eruit. Vlieland is in de 17e eeuw een van de grotere toeleveranciers van spraakmakende commandeurs. De familie Ijs huisvestte een groot aantal opzienbarende commandeurs. Gerrit Pietersz Tortel is er nog zo een, die van incident naar incident zeilde en met zijn lange ervaring een leidinggevende rol onder de commandeurs vervulde. De Zaanstreek was eveneens een regio met commandeurs met een indrukwekkende carrière. Cornelis Florisz Kaars uit De Rijk was een van die bevelhebbers op het breukvlak van de 17e en 18e eeuw. Cijfers over zijn prestaties in de 17e eeuw zijn schaars. Wat wel bekend is, imponeert. Gevoegd bij zijn lange loopbaan zou hij zomaar tot een van de meest winstgevende commandeurs van zijn tijd kunnen zijn uitgegroeid.

De Oost-Friese eilanden, met name Borkum en Föhr, waren van belang als toeleverancier van commandeurs. Omgekeerd kozen slechts weinig Hollandse commandeurs voor een buitenlandse loopbaan. Een uitzondering vormde Ameland dat ten minste zeventien commandeurs telde die enige tijd voor Hamburger reders zeilden.

Het waren twee eeuwen waarin de Hollandse walvisvaart moest zien te laveren tussen de gevaren van de noordelijke ijszeeën en de kansen op hoge walvisvangsten en financiële winsten. Dit speelde zich af in een Europa dat, zeker in de 17e eeuw, in een vrijwel continue staat van oorlog(sdreiging) verkeerde. Tegelijkertijd werden Europeanen regelmatig geconfronteerd met misoogsten waardoor tekorten ontstonden in het aanbod van plantaardige vetten. Vooral Holland vulde dit gat op door walvistraan aan de markt te leveren.

Economisch nam de walvisvaart in Holland een bescheiden plaats in. Strategisch was de walvisvaart belangrijker en dit werd zichtbaar als de Hollandse walvisvaardersvloot door vijandelijke naties op de korrel werd genomen. Financieel was de walvisvaart voor de grotere rederijen redelijk lucratief en vormde deze vorm van visserij voor een aantal kooplieden een mooie aanvulling op hun handelsassortiment. Essentieel was de rol van de Zaanse scheepsbouwers die door hun participatie in de walvisvaart de verkoop van hun schepen een duw in de rug konden geven. Opmerkelijk was de planmatige aanpak van betrokken koopman-ondernemers. Lange tijd werd een vast aantal schepen naar Spitsbergen en Groenland gestuurd. Commandeurs gaven leiding aan de complexe uitvoering van deze plannen, en waren verantwoordelijk voor het aannemen van de bemanning tot en met het vangstproces in de ijszee. Geen moment van verveling voor elke commandeur, walvisreder en walvisrederesse die in deze tijd actief was.