

BROEKER BIJDRAGEN

UITGAVE VAN DE VERENIGING "OUD BROEK IN WATERLAND"

Verschijnt 2 tot 3 maal per jaar
Wordt aan de leden gratis toegezonden
Redactie-adres: De Draai 24
1151 CR Broek in Waterland
Nr. 39 (juli 1997)

Gehele of gedeeltelijke overname van
de inhoud slechts met toestemming.
Copyright © 1997
Vereniging Oud Broek in Waterland

Broek en de walvisvaart in het midden van de zeventiende eeuw

Het zoeken naar een noordoostelijke doorvaart naar Azië aan het einde van de zestiende eeuw had niet het beoogde resultaat, maar bood wel de kennismaking met de walvis en zijn grootschalige aanwezigheid in de noordelijke zeeën. Dit grote zoogdier leverde via zijn speklaag traan op, een produkt waaraan in de snel groeiende nijverheid van de jonge Republiek grote behoefte bestond. Tot dan toe hadden raap-, lijn-, kool- en hennepzaad in de vraag naar oliën en vetten voorzien, maar in de landbouw schakelde men over op de verbouw van hoger geprijsde granen. Nijverheid en de inwoners zelf echter hadden voortdurend smeermiddelen, zeep, kaarsen en lampolie nodig. Voor de deelnemers aan de Noordse Compagnie, die in 1614 werd opgericht, was er dus een verzekerde afzet van hun produkt traan.

De Groenlandse walvis werd de leverancier. Het traag zwemmende dier kon door roeiers in sloepen worden bijgehouden. Na harpoenering bleef hij op zijn vaak 20 tot 40 cm dikke speklaag drijven. Gemiddeld konden 50 kwartelen traan uit dit spek worden gekookt, ruim elf duizend liter. De honderden baarden of baleinen in de bovenkaak (hoornen platen) waren een interessant nevenprodukt. In de zomermaanden hielden deze walvissen zich in kuddes aan de rand van het pakijns op, waar zij zich voedden met plankton. Ze waren vaak een gemakkelijke prooi.

De Noordse Compagnie

De vangst en verwerking van walvissen was aanvankelijk een geheel nieuwe economische activiteit, waaraan alleen de schepen van de kamers van de Noordse Compagnie mochten deelnemen. Deze compagnie had van de Staten Generaal een monopolie gekregen voor de kusten en landen tussen Nova Zembla en Straat Davids ten westen van Groenland. Als een soort kartel maakten de kamers afspraken over de grootte van de vangst voor het komende seizoen. Het spek werd in ketels gekookt op het strand van Jan Mayen en Spitsbergen. Smerenburg, gelegen in het uiterste noordwesten van Spitsbergen werd de grootste seizoenvestiging, waar in de jaren 1630 zo'n zeven kokerijen waren en behuizing voor ongeveer tweehonderd man was. De traanprijs schommelde van jaar tot jaar. Zij werd niet alleen bepaald door de aanvoer van traan, maar vooral door het aanbod van plantaardige oliën en vetten.

Twee ontwikkelingen ondermijnden vanaf het begin van de jaren dertig de positie van de Noordse Compagnie. De toen hoge prijzen die traan maakte, lokten buitenstaanders aan. Het monopolie werd ter discussie gesteld en in 1636 verklaarden de Staten van Holland een eerdere verlenging ervan nietig. De kamers onderling waren verdeeld geraakt. De buitenstaanders zagen hun kansen nu schoon om buiten de compagnie om zelf ter walvisvangst te gaan. Dat werd vergemakkelijkt door een klimaatsverandering met als gevolg wat hogere temperaturen sinds 1625, waardoor het pakij's 's zomers verder ten westen en noorden van Spitsbergen kwam te liggen. De walvis werd zodoende minder langs de kusten gevangen, maar veel meer in open zee. En daarop had het monopolie van de Noordse Compagnie geen betrekking! De compagnie wist hierop geen antwoord en ging aan onderlinge discussie en tweespalt ten onder, officieel opgeheven is ze niet. Sommige kamers stopten met de walvisvangst, andere gingen nog enige jaren door. De ondernemer buiten de compagnie, die zich als een Jonas opgesloten voelde binnen allerlei beperkingen, werd nu door niets meer geremd om van hoge traanprijzen en vrije vangstmogelijkheden te profiteren. Er waren inmiddels voldoende landgenoten die het moeilijke vak van harpoenier hadden leren beheersen. Aan dure Baskische harpoeniers was nu anders dan twintig jaar eerder, niet veel behoefte meer.¹

Vrijheid voor walvisvangst

Omstreeks 1640 stond het in de praktijk aan ieder vrij om een schip ter walvisvaart uit te reden. Daarvoor waren een schip, een bemanning en walvisvangstgereedschap als extra sloepen, harpoenen, touwen en vaten vereist. Een bonte stoet van mannen waagde zijn kans, hopen op een goede vangst en een hoge traanprijs. Voor velen was het een zuiver speculatieve onderneming. Zodra de traanprijs steeg namen de uitredingen in het daaropvolgende jaar toe, bij daling gebeurde het omgekeerde. De een stopte gauw, de ander ging door. Een onderzoek in de bevrachtingscontracten, opgemaakt door notarissen in Amsterdam, levert inzicht in wie de bevrachters waren. Een aantal notarissen was specialist in scheepvaartzaken. Ook blijkt hieruit onder welke condities schepen werden gehuurd. De vrachtprijzen liepen in de jaren 1640-1664 voortdurend uiteen en lagen tussen fl. 1800 en fl. 4000 per reis. Hetzelfde was het geval met de opbrengst van een kwarteel traan: van fl. 25 tot fl. 60²!

De hoeveelheid uitredingen schommelde sterk. Amsterdamse notarissen bij wie naar schatting minstens de helft van alle contracten in de Republiek afgesloten werden geregistreerd, zagen bijvoorbeeld in 1641 zestien bevrachters met een schipper voor zich verschijnen, 27 in 1643, 12 in 1646, 31 in 1651, 48 in 1655 en 69 in 1661. In totaal zijn 700 contracten voor de periode 1640-1664 teruggevonden.

Onder de bevrachters waren kooplieden die het eenmaal probeerden en bij tegenvallende resultaten afhaakten. Bij een succesvolle reis waagden zij een tweede kans. In het gewone leven waren zij betrokken bij het handelsverkeer met Archangel, de Oostzee of Portugal. Een vooraanstaande naam was die van Jeronimus de Haze, onder meer bewindhebber van de VOC. In 1656, 1659, 1660 en 1662 waagde hij zijn kansen. Het waren de jaren dat menig regent nog zelf economisch handelde. De Delftse regent Pieter van Lodensteyn, secretaris van de admiraliteit bij de Maze deed het tweemaal: in 1658 en 1661.³

Sommige kooplieden begonnen meer dan één schip per jaar te bevrachten en bleven jaren achtereen bij de walvisvaart betrokken. Voorbeelden hiervan zijn Dirk van Hinsbergh uit Amsterdam en Bastiaan Schepers uit Rotterdam. De bekendste ondernemer was Michiel de Ruyter die in 1661 samen met de equipagemeester van de Amsterdamse admiraliteit het schip de "Liefde" charterde en op deze reis een winst van fl. 2.000 realiseerde.⁴

De bevrachters kwamen uit alle delen van Holland en Friesland naar Amsterdam. Het merendeel was natuurlijk uit de stad zelf afkomstig (40%), maar één derde was in de Zaanstreek gevestigd; in de rest van Holland benoorden het IJ nog eens 15 %. Bevrachters uit Waterland kwamen uit Broek, Durgerdam en Purmerend.

De enige Broeker bevrachter, voorzover teruggevonden, was Jan Cornelisz Mars die op 19 april 1652 bij notaris Jan Volkertsz Oli de huur van het schip de "Kramer" liet vastleggen tegen een prijs van fl. 2180. Het was geen grote koopvaarder, slechts 108 Zaanse voeten lang. De schipper was Pieter Allertsz uit Schermerhorn. De bestemming was Groenland, d.w.z. Spitsbergen. Het spek moest in Amsterdam worden gelost om gekookt te worden. Het is verder niet bekend of de zeeoorlog van 1652-1654 de reis heeft beïnvloed.⁵

Broeker schippers ter walvisvangst

In Broek waren dus niet veel kooplieden die in de eerste decennia van de vrije walvisvangst na c. 1640 hun geld in deze bedrijfstak staken. Dat lag anders bij de Broeker schippers. Het was nog de overgangsfase naar het uiteindelijke patroon van walvisvaart na c.1665-1670, toen een vast type schip werd gebruikt dat voorzien was van een speciaal tegen het ijs versterkte boeg en van zes sloepen. Een commandeur voerde daarop het bevel. Buiten het vangstseizoen werd zo'n schip soms tijdelijk in de handelsvaart ingezet.

In de overgangsfase werd in feite elke koopvaarder gebruikt. De afmetingen liepen sterk uiteen. De schipper ging mee naar het hoge noorden. Hij was verantwoordelijk voor de navigatie en de verdediging van het schip en trad op als vertegenwoordiger van de reder. Het bevrachtingscontract regelde zijn rechten en plichten. Hij mocht vrij eten en drinken en in de kajuit verblijf houden. Hij kreeg van de bevrachter vaak een extraatje, het zogenoemde kaplakken of een premie. De eigenlijke walvisvangst was het werk van de commandeur, de harpoeniers, speksnijders en sloepenbestuurders, specialisten in dit vak. De commandeur had de leiding tijdens de vangst, niet de schipper. Geleidelijk aan zijn beide functies in elkaar geschoven. Voor het zover was, kwam voor veruit de meeste schippers een tocht naar Groenland vaak net zo toevallig uit als een charter voor een reis naar het Iberisch schiereiland, Archangel of de Baltische landen. Hun schepen waren voor 'multi-purposes' geschikt.

Zo was het vanzelfsprekend dat ook Broeker schippers bij de walvisvaart betrokken raakten. Bevrachters zochten daarvoor in maart en april hun schepen. Ruim de helft van alle schippers die in de zeventienhonderd contracten uit 1640-1664 zijn aangetroffen, kwam uit het huidige Noord-Holland. Van het totaal kwam 16 % uit Waterland, uit Broek de meesten. Een kwart van de schippers was Fries en nog eens 15 % was van de Waddeneilanden afkomstig.

Zaankanters en een Edammer gingen in de eerste tijd de Broekers voor, maar uiteindelijk vermelden de notariële protocollen maar liefst 26 keer een Broeker schipper, evenveel als uit Zaandam en meer dan uit Medemblik (25), Hoorn (22) of Edam (14). Alleen uit Stavoren (54), Molkwerum (29), Warns (29) en van de Waddeneilanden Vlieland (59) en Terschelling (36) voeren beduidend meer schippers ter walvis.⁶

De eerste Broeker schipper was Dirk Dirksz in 1642 met zijn schip de "Jager" van 125 1/2 Edammer voet. Voor vier maanden à fl. 1065 per maand werd hij ingehuurd door een koopman uit IJpendam.⁷ Notaris Oli legde het contract schriftelijk vast. Oli werd in de volgende jaren de vertrouwde notaris naar wie vrijwel alle Broeker schippers gingen. Ook koopman Mars deed het in 1652.

Na Dirksz duurde het enige tijd voordat we opnieuw een naam van een Broeker in de archieven tegenkomen. Dat is pas in 1651 toen zowel Pieter Jansz Pater als Pieter Cornelisz Kooker met hun schepen gecharterd werden. Pater bracht een vrij groot schip in, de "Kastanjeboom" van 124 Zaanse voeten lang en met zes kanonnen bewapend. De huur beliep fl. 2425 voor de reis. Kookers de "Seth" mat 107 Zaanse voet en bracht

fl. 2150 op.⁸ Na terugkeer werd weer in Amsterdam gelost, net als door de overige 29 schepen in dat jaar. Slechts twee ervan mochten ook in Nieuwendam of Zaandam hun spek brengen. Twee schippers kwamen uit Zunderdorp.

Groot was de animo niet om ter walvisvangst te varen. Broekers namen aanvankelijk geen deel aan de hogere aantallen uitredingen na de Eerste Engelse oorlog. Alleen in de jaren 1658-1663 is er sprake geweest van een opvallende betrokkenheid. Het ging om de volgende schippers en schepen.⁹

- 1658 (totaal 22): Pieter Jansz Pater ("Kastanjeboom"), Jan Claesz Codde ("Koning David"), Jan Huygen ("Fortuin") en Pieter Claesz Pooter ("Schelvis").
- 1659 (totaal 20): Hillebrand Fransz Romeijn ("Romein"), Albert Claesz Roncx ("Oranjeboom"), Pieter Jansz Pater ("Kastanjeboom") en Pieter Claesz Pooter ("Schelvis").
- 1660 (totaal 62): Pieter Jansz Pater ("Kastanjeboom"), Jan Claesz Codde ("Koning David") en Jacob Jansz Bootsman ("Bootsman").
- 1661 (totaal 69): Albert Cornelisz Roncx ("Oranjeboom"), Pieter Cornelisz Kooker ("Broederkerk"), Mieus Hilbrandsz ("Muis"), Pieter Claesz Pooter ("Schelvis"), Hillebrand Fransz Romeijn ("Romein") en Jacob Jansz Bootsman ("Bootsman").
- 1662 (totaal 55): Pieter Claesz Pooter ("Schelvis"), Claes Cornelisz Dekker ("Granaatappel") en Jacob Jansz Bootsman ("Bootsman").
- 1663 (totaal 39): Cornelis Hillebrandsz ("Granaatappel") en ? Pietersz Pooter ("Schelvis").

In 1664 voeren geen Broeker schippers naar het hoge noorden. Het is moeilijk om de redenen daarvoor te achterhalen. Opvallend is wel dat de Broeker schippers hun schepen niet aanpasten aan de zwaardere eisen die de walvisvangst ging stellen. Het einde van de wat "warmere" fase dwong de schepen om de walvissen in zee bij het pakijns te zoeken. Van 1660 af vermelden de contracten dat sommige schepen van een versterkte boeg waren voorzien. De Broeker schepen echter nooit. Pater had nog in 1660 opdracht om binnen de baai bij Smerenburg te jagen.¹⁰ Dit landstation werd enige jaren later opgegeven en onttakeld.

De kortstondige interesse van Broeker schippers en hun reders in de walvisvaart kan samengehangen hebben met de hoogte van de charterprijzen en eventueel verminderde vraag naar scheepsruimte elders. Hoge traanprijzen omstreeks 1660 stimuleerden tot meer uitredingen. In 1662 daalden traan- en vrachtprijzen. De hoogste vrachtprijzen haalden de Broekers in 1661. De vrachtprijzen van de "Schelvis" van Pooter illustreren dit: fl. 2200 in 1658, fl. 2200 in 1659, fl. 3.000 in 1661, zo ook van de "Bootsman": fl. 2400 in 1660, fl. 3225 in 1661 en fl. 3150 in 1662. Het negen voet kleinere schip "Muis" (107 voet) bracht in het topjaar 1661 bijna evenveel op: fl. 3100. Een paar schepen losten niet in Amsterdam, maar bij nieuwe traankokerijen in Nieuwendam en Monnikendam.

Hoezeer koopvaardij en walvisvangst door een zelfde schipper en schip in het midden van de zeventiende eeuw nog afwisselend werden bedreven illustreren Pater en Pooter met hun "Kastanjeboom" en "Schelvis". Pater voer in 1649 en 1650 op Riga en Danzig, in 1651 naar Groenland, in 1654 naar Setubal en Danzig/Riga, in 1655 naar La Rochelle en diverse Oostzeehavens. Althans voor deze reizen konden gegevens worden achterhaald. Met een iets kleiner gelijknamig schip nam Pater in 1658-1660 aan de walvisvangst deel. Pooter voer in 1657 naar de Brouage en de Oostzee en daarna vijf keer achtereen naar Groenland. Romeijn voer in 1659 en 1661 ter walvisvangst en bleef in 1665 tijdens een Oostzeereis in het Skagerrak.¹¹

In het economisch leven van Broek speelde de walvisvaart in het midden van de zeventiende eeuw dus kortstondig een rol van enige betekenis. Die rol zou ook later, toen de Groenlandvaart een gespecialiseerde bedrijfstak was geworden, bescheiden zijn. Voor zeevarende Broekers was de koopvaardij van groter belang. Dat was al in 1635 gebleken toen net als in andere Noordhollandse gemeenschappen voor lokale zeevarenden onderlinge verzekeringen tegen risico's als gevangenschap in Duinkerken konden worden afgesloten, via een zogenaemde zeevarende beurs.¹² De Broeker participatie in de walvisvaart illustreert evenwel heel duidelijk hoe deze vaart in zijn beginfase als vrije economische activiteit een terrein was waarop velen, van koopman, reder tot schipper toe hun kansen een of meer malen waagden.

Prof. Dr. J.R. Bruijn

1. L. Hacquebord, Smeerenburg. *Het verblijf van Nederlandse walvisvaarders op de westkust van Spitsbergen in de zeventiende eeuw*. (Groningen 1984); J.R. Bruijn, "De walvisvaart: de ontplooiing van een nieuwe bedrijfstak" in: L. Hacquebord en W. Vroom (eds.), *Walvisvaart in de Gouden Eeuw. Opgravingen op Spitsbergen* (Amsterdam 1988), 16-24.
2. J.R. Bruijn en C.A. Davids, "Jonas vrij. De Nederlandse walvisvaart, in het bijzonder de Amsterdamse, in de jaren 1640-1664", in: *Economisch- en Sociaal-historisch Jaarboek 38* (1975), 141-178.
3. Voor De Haze: Gemeente-archief Amsterdam (GA), Notariële Archieven (NA), 1538/110, 2792/300, 2881/38 en 2883/263, voor Van Lodensteyn: NA 1539/161 en 2793/542.
4. S. Hart, "Michiel Adriaanszoon de Ruyter en de Noortcaapse Compagnie", in: S. Hart, *Geschrift en getal* (Dordrecht 1976), 247-254.
5. GA, NA, 1535/229.
6. Bruijn en Davids, "Jonas vrij", 169.
7. GA, NA, 1527/37.
8. GA, NA, 1534/224 en 245.
9. De betreffende contracten bevinden zich geficheerd in het GA.
10. GA, NA 1132/220
11. J.W. Niemeijer, "Broekers buitengaats", in: *Broeker Bijdragen*, no. 35 (1994), 313.
12. W. van Engelenburg, *Geschiedenis van Broek in Waterland van de 16e tot het begin der 19e eeuw* (Haarlem 1907), 52-57; P.A. Boon, *Bouwers van de zee: zeevarenden van het Westfriesse platteland, c. 1680-1720* (Den Haag 1996), 76-79.