

door Sigrun KIRCHNER

INLEIDING (1)

De walvisvaart werd in de Zuidelijke Nederlanden georganiseerd door een compagnie, te Brussel opgericht in 1727. Hierbij hield men vooral de winst voor ogen die onze Noorderburen uit dit bedrijf haalden. Deze compagnie is niet te verwarren met een visserijcompagnie die ongeveer gelijktijdig werd opgestart te Nieuwpoort.

We beperken ons hier tot de maritieme aspecten, verbonden aan de walvisvaart.

KORT ALGEMEEN OVERZICHT VAN DE GESCHIEDENIS VAN DE WALVISVAART

In de middeleeuwen reeds maakten de Basken, met succes, jacht op walvissen. De Engelsen en de Noordnederlanders deden de walvisvaart bloeien in de 17de eeuw. Men trok naar de wateren rondom de archipel Spitsbergen. De dieren kwamen daar toen nog zeer talrijk voor zodat de walvisvaarders hun prooi naar het strand sleepten om de afgesneden spek er onmiddellijk tot traan te koken. Deze hele bedrijvigheid werkte er het tot stand komen van een volwaardige nederzetting in de hand. Het nadeel was wel dat na verloop van tijd de dieren er steeds zeldzamer werden.

In de 18de eeuw ging men dan ook verder noord- en westwaarts varen, tot voorbij de ijsgrens (2). De dieren dienden langszij het moederschip getakeld te worden om het flensen mogelijk te maken. Het spek werd opgeslagen in het ruim, wat kwaliteitsverlies van de traan tot gevolg had. De Nederlanders konden de concurrentie met de Engelsen en later ook met de Amerikanen niet meer aan. Een sterk verzwakte vloot, het uitstijgen van de globale kosten boven de opbrengsten en het mercantilistisch bewind van de buurlanden deden het verval van de Nederlandse walvisvaart nog versnellen.

Een eeuw later zouden de Engelsen en de Amerikanen ook op jacht gaan in de Indische en de Stille Oceaan. De intensivering van het jachtproces werd ingezet en in de tweede helft van onze eeuw was de industrialisatie van de hele activiteit een voldongen feit.

Aanvankelijk gebruikte men gewone handelsschepen, meestal van het type fluit. In de 18de eeuw ontwierp men een speciaal schip, het bootschip, voor de walvisvaart. De schepen waren voorzien van zware uitstekende balken op het achterschip, waaraan een sloep kon getakeld worden. Ook de gevangen walvis kon aldus naast het schip gebonden worden.

DE COMPAGNIE VAN DE WALVISVAART IN DE ZUIDELIJKE NEDERLANDEN

Anno 1727 besloot Adam Joseph, baron de SOTELET van start te gaan met een walvisvaartcompagnie (3). Een mededeling van 6 september van dat jaar, een soort reglement, verschaft ons informatie over de andere leden van de compagnie en geeft in 24 artikelen de werking ervan weer. Er werd beslist zes schepen uit te rusten voor de vaart naar Groenland en Spitsbergen of naar het gebied van de Straat Davis en de Hudson Baai (4). Verder neemt men in het document nog beslissingen in verband met de uitgifte van aandelen en het indienstnemen van zeelui en andere werknemers.

In de praktijk vertrokken op 2 mei 1727 reeds vier schepen vanuit de Oostendse haven : de "Walvis" o.l.v. kap. H. STAP, de "Perel"

onder het bevel van Daniel LINDERTSEN, de "Faem van Vlaenderen" met G. H. VAN GELDROEP als bevelhebber en de "Vergulde Arent" gevoerd door S. J. THEL. Het vijfde schip, de "Sint-Joseph", werd te San Sebastian uitgereed (5).

De reder-commisaris Jan de SCHONAMILLE behartigde de belangen van de compagnie te Oostende. Uit diens briefwisseling met de vennoten te Brussel vernemen we o.m. het vergaan van de "Walvis". Het schip kwam, na de aankomst te Spitsbergen, in een hevige sneeuwstorm terecht. De bemanning slaagde er wel in te vluchten in drie sloepen. Na dagenlang rondwalpen werden deze walvisvaarders opgepikt door een Engels en een Hollands schip. Twee zeelui overleefden het "avontuur" niet en verscheidene mensen moesten voeten en benen worden afgezet.

Een andere interessante bron van informatie is het bewaarde scheeps-journaal van de "Vergulde Arent". Kap. THEL heeft het o.a. over de slechte staat van zijn schip en het verder verloop van de reis : van Spitsbergen naar Oostende. Omstreeks 15 augustus vatten de drie resterende schepen de reis naar de thuishaven aan. Men had meerdere malen walvissen opgemerkt maar een dier vangen was er niet bij. De thuisreis van het schip van THEL verliep overigens nog minder vlot dan de heenreis. Men had te kampen met een gebrek aan levensmiddelen en een kapot roer, waardoor twee maal Noorwegen moest aangedaan worden. Het binnenlopen van de Oostendse haven bleek nog een probleem apart. De schepen moesten wachten op een gunstig tij en westenwind om de haven veilig te kunnen binnenzeilen. Het schip van LINDERTSEN had de pech om op een zandbank te lopen. Na onderzoek in de haven bleek dat er heel wat te herstellen viel aan de drie schepen. Aangezien er geen walvissen werden gevangen kon er moeilijk sprake zijn van winst boeken in dit eerste jaar.

Over de maritieme bezigheden in 1728 zijn we niet zo uitvoerig ingelicht. De Oostendse handelaar Balthazar VIGNAULX zou de taak van de SCHONAMILLE overnemen. Te Brussel besliste men de "Faem van Vlaenderen" eveneens vanuit San Sebastian uit te redden, als de "Onze-Lieve-Vrouwe ter Bijstand". Ook zou Straat Davis tot het jachtdomein genomen worden. Evenals het volgende jaar werden er in 1728 wel degelijk walvissen gevangen.

In 1729 werden de vier schepen onder Baskische gezaghebbers, dus vanuit San Sebastian uitgezonden. Oostende bleef wel de Zuidnederlandse thuishaven en de plaats waar de produkten verkocht werden.

De instructies van M. DE ZAVALETTA, de Spaanse commissair, voor de "Onze-Lieve-Vrouw ter Bijstand" geven naast de normaal voorkomende orders voor eender welk schip uit de koopvaardij een interessante loonlijst.

In 1730 werden de schepen weer te Spanje uitgerust. Het fatale bericht kwam in februari van dat jaar : Spanje verbood, waarschijnlijk onder druk van de andere Europese zeemachten, het uitvaren van schepen (6).

#### DE UITRUSTING VAN DE WALVISVAART

1. De vijf schepen die in 1727 werden uitgereed, waren afkomstig uit de Verenigde Provinciën. Dankzij de aankoopdocumenten zijn we op de hoogte van de omvang van de schepen. Aan de hand van die gegevens konden we de tonnemaat berekenen. Uitgezonderd de "Vergulde Arent" - een iets kleiner schip - kunnen we besluiten dat de schepen van normale grootte waren, vergeleken met

de koopvaardij schepen uit die tijd. Opmerkelijk is wel de bevolkingsdichtheid : omdat we het aantal bemanningsleden kennen - ca. 40 man per schip - kunnen we berekenen dat die dichtheid gemiddeld 10 man per 100 ton bedroeg. De koopvaardij schepen hadden ongeveer 20 man per 100 ton aan boord ! We menen dit te kunnen verklaren aan de hand van twee vaststellingen :

- de reizen duurden veel minder lang ( $\pm$  6 maanden) en er kwamen dan ook minder ziektes voor.
- de walvisvaarders dienden niet extra bemand te zijn om vijandelijke aanvallen af te slaan aangezien die nauwelijks voorkwamen.

## 2. De financiële kosten

Naast de aankoop van schepen (samen 46.850 fl.) werd in 1727 nog eens 121.761 fl. uitgetrokken om de schepen vertrekkenklaar te maken (7). We denken vooral aan de levensmiddelen, zeilen en touwwerk, ijzeren materiaal (vangwerktuigen en gewone werkbenodigdheden), vaten en de verdiensten van de timmer- en zeelui om de schepen zeilklaar te maken.

In 1728 werd voor de vier schepen 78.834 fl. uitgegeven. De uitrustingskosten van 1729 en 1730 zijn niet te scheiden. Die van 1730 waren trouwens onvolledig : samen 77.329 fl. Een deel ervan kon wel gerecupereerd worden door de verkoop van de walvisprodukten, maar de toestand werd daardoor zeker niet rooskleurig.

We mogen ook de lonen van de walvisvaarders niet vergeten. Naast het uitgekeerde maandgeld konden de officieren en harpoeniers rekenen op een bepaalde bijdrage, maar over dit laatste hebben we niets teruggevonden. Per schip werd tussen de 1.000 en 1.400 fl. per maand uitgegeven. Vergeleken met de lonen van de walvisvaarders in de Verenigde Provinciën bleek dat de kuipers, timmerlui en matrozen opmerkelijk beter betaald werden bij ons. Bij de Noordnederlanders konden die lonen soms ook wel hoop oplopen, afhankelijk van de al dan niet beperkte arbeidsmarkt. Hetzelfde merken we op bij een vergelijking met lonen uit de koopvaardij. Zoals vermeld telde men bij deze laatste wel een dubbel aantal opvarenden.

## DE WALVISPRODUKTEN EN DE VERKOOP ERVAN

Het belangrijkste produkt dat de walvissen voortbrachten was de traan. Het spek werd in een grote pan op een gemetseld fornuis uitgebraden. Vervolgens werd de hete traan boven een grote ketel, voor de helft gevuld met water, door een zeef gegoten. Zo kon men de traan van het water scheppen en langs een houten goot in vaten of quardelen brengen. De traan werd vooral gebruikt als grondstof voor zeep, lampolie en als smeermiddel. Daarnaast verkocht men de baleinen, vertikale platen ontstaan als het uitgroeijsel van het verhemelte, van de baleinwalvis. Deze werden verwerkt tot gebruiks- en siervoorwerpen. Een derde produkt is de "spermaceti", walvishersens in de volksmond. Het is een olie-achtig produkt, afkomstig uit de dikke weefselmassa in de kop van het dier. Men gebruikte het middel o.a. voor de verwerking van zalven.

De verkoop van deze produkten bracht 54.755 fl. op in 1728, geen rekening houdend met de kosten die men maakte om die verkoop mogelijk te maken.

De openbare verkoop van 29 december 1729 hebben we uitvoerig beschreven teruggevonden. De produkten lagen opgeslagen in de Oostend-



se loods "De Schorre". Er werd vooral met commissionarissen gewerkt. Daarom kennen we de uiteindelijke kopers niet. Onder die commissio- narissen bevonden zich ook afnemers van Aziatische waren. De mees- ten onder hen woonden te Oostende : o.a. A. HOYS, F.J. KEMPE, M. VANDENBERGHE, D. en A. VANDERHEIJDE en B. VIGNAULX. F. RYCX, één van de belangrijkste afnemers, vonden we niet terug. Sommigen onder hen voorzagen de schepen van de Oostendse Compagnie van levensmiddelen en andere produkten. Ook aan de walvisvaarders leverden ze waren.

#### BESLUIT

We kunnen de walvisvaartcompagnie het best beschouwen als één van de projecten die wilden profiteren van de gunstige wind die er over de Zuidelijke Nederlanden waaide. Dit laatste was vooral toe te schrijven aan de successen van de Oostendse Compagnie. Er heerste een algemene sfeer van hoop dat de economie eindelijk weer eens welvaart zou brengen.

Het falen van deze walvisvaartcompagnie is toe te schrijven aan een wisselwerking van factoren, zowel van interne als van externe aard.

Externe factoren : de walvisvaart was een riskante onderneming bij uitstek, die daarom weinig financiers aantrok. Bovendien had men de pech geen succes te boeken bij het vangen van dieren (cfr. het eerste jaar). Daarbij kwam de Spaanse regering roet in het eten gooien door de schepen een verbod van uitvaren op te leggen.

Interne factoren : hierbij denken we aan de geïnteresseerden in de compagnie. Enerzijds waren er de mensen die echt in de zaak geloofden en bijna tot het uiterste gingen om de zaak te steunen. Langs de andere kant hebben we de oprichter van de compagnie, een zeer dubieus figuur, en soortgelijke vennoten. Zij hadden enkel belang in de aandelenhandel. Het betrof dus speculanten voor wie de walvisvaart op zich geen enkel belang had.

Het geheel van deze factoren maakte dat de compagnie slechts drie jaar effectief schepen te walvisvaart kon uitzenden. De goede bedoelingen van sommigen ten spijt, was het project gedoemd tot mislukking.

#### NOTEN

- (1) De gegevens van deze samenvatting werden ontleend aan mijn licenciaatsverhandeling. Deze werd voorgebracht in 1988 aan de Gentse Rijksuniversiteit, met Prof. Dr. J. EVERAERT als promotor.
- (2) Vooral Straat Davis werd als jachtdomein ingepalmd.
- (3) De SOTELET bekleedde een voorname plaats in het milieu van de douaneadministratie. Na een lang aanslepend proces - hij liet o.m. de eigenbelangen voor die van het land gaan - werd hij veroordeeld tot een gevangenisstraf.
- (4) Er werden nooit meer dan vijf schepen aangekocht.
- (5) Enkel Daniel LINDERTSEN hebben we teruggevonden, zijnde een Oostendenaar.
- (6) In hun strijd tegen het opkomende Oostenrijk op zee, wilden Engeland en Frankrijk vermijden dat Spanje de keizer zou steunen op zee.
- (7) De kosten voor de "Sint-Joseph" zijn hierbij niet inbegrepen.