

# DE ZUIDNEDERLANDERS OP WALVISVAART BRUSSEL: 1727 - 1734

Sigrund KIRCHNER

## I. INLEIDING (\*)

De walvisvaart werd in de Zuidelijke Nederlanden georganiseerd door een compagnie, te Brussel opgericht in 1727. Hierbij hield men vooral de winsten voor ogen die onze noorderburen uit dit bedrijf haalden. We merken hier op dat de compagnie zich enkel met de jacht op walvissen bezig hield en niet te verwarren is met een visserijcompagnie die ongeveer gelijktijdig werd opgericht te Nieuwpoort (1). Bij het besturen van de compagnie bleek dat er eigenlijk twee belangengroepen vertegenwoordigd waren: enerzijds deze die zich werkelijk met de praktische walvisvaart bezig hield en anderzijds een groep die louter uit financieel oogpunt met de zaak verbonden was. In dit artikel beperken we ons tot de belangen van de eerste groep (2).

### Bronnenmateriaal:

In het Algemeen Rijksarchief te Brussel hebben we een groot deel van de boekhouding van de compagnie aangetroffen. Het Hof van Beroep bewaart deze papieren, in functie van de processen die op het faillissement van de compagnie volgden. Verder werden nog documenten gevonden in het fonds van de Diverse Manuscripten, het betreft meestal fragmentarische stukken van bijvoorbeeld briefwisseling. Daarnaast vonden we vaak tegenstrijdige papieren die de Antwerpse en Brusselse groep van aandeelhouders gebruikten om de wederzijdse verwijten te weerleggen. Dit maakte een reconstructie van de activiteiten van de compagnie niet bepaald gemakkelijker (3).

### Literatuur:

Voor wat betreft de studies die we doorgenomen hebben in verband met het bedrijf van de walvisvaart zelf, moesten we vooral refereren naar werken van Nederlandse auteurs. Zoals al aangehaald, was deze bedrijvigheid daar veel belangrijker. Het volgend kort overzicht van de geschiedenis van de walvisvaart is dus op hun werk gebaseerd.

\* De gegevens van dit artikel werden ontleend aan mijn licentiaatsverhandeling: "De Zuidnederlanders op de walvisvaart onder het Oostenrijks bewind, Brussel: 1727-1734.". Deze verhandeling, waarvan Prof. Dr. J. Everaert de promotor was, werd voortgebracht in 1988, aan de Rijksuniversiteit te Gent. Enkel de maritieme aspecten zijn hieruit ontleend voor dit artikel. In maart 1989 werd hierover een voordracht gehouden in de Koninklijke Marine Academie.

(1) J. FILLIAERT, *De Compagnie van Vischvaart te Nieuwpoort, 1727-1739*. Nieuwpoort, 1939. Uit deze studie blijkt dat de beide compagnies niets met elkaar te maken hadden.

(2) We bespreken de maritieme kant van de zaak: de reizen, de schepen, hun uitrusting en de verkoop van de walvisprodukten.

(3) *Algemeen Rijksarchief Brussel (verder A.R.), Hof van Beroep, nrs. 2117 t/m 2127. Diverse manuscripten, nrs. 3206 en 3819.*

## II. ALGEMEEN OVERZICHT VAN DE GESCHIEDENIS VAN DE WALVIS-VAART

In de middeleeuwen reeds maakten de Basken jacht op de noordkaper, een baardwalvis (4). In de 17de eeuw waren het vooral de Engelsen en de Noordnederlanders die de walvisvaart deden bloeien. Ze trokken naar de wateren rondom de archipel Spitsbergen, waar ze aan baaivisserij gingen doen. De dieren waren nog zo talrijk aanwezig, dat de walvisvaarders hun prooien enkel nog hoefden te vangen. Dit gebeurde over het algemeen als volgt:

van op het moederschip liet men de sloepen te water. Onder leiding van een stuurman en een harpoenier, roeide men naar het dier. De luchtballen verraadden waar de prooi zich bevond. Vervolgens pogde de harpoenier - vanuit een zo comfortabel mogelijke positie, ver van de staart verwijderd - de walvis met zijn harpoen te raken. De lijn werd niet gevierd, maar liep gewoon uit (5). Het getroffen dier dook meestal onder maar wanneer het weer boven kwam om adem te halen, bewerkte de harpoenier het dier met een volgende harpoen en met stootlansen. Via een gat in de staartwortel sleepten de sloepen de walvis naar het moederschip. Op het strand flenste men het dier en werd het afgesneden spek onmiddellijk tot traan gekookt. Speciale jagers vervoerden de vaten traan zo snel mogelijk naar de havens in het thuisland. Deze hele bedrijvigheid werkte het tot stand komen van een volwaardige nederzetting op Spitsbergen in de hand. 's Winters was het er echter niet uit te houden. Mislukte expedities toonden dit aan (6). Een belangrijk gevolg van de baaivisserij was dat de dieren er steeds minder voorkwamen en geen tijd meer kregen om volwassen te worden. Naarmate de walvisvaarders steeds noordelijker en westelijker - zelfs voorbij de ijsgrens - gingen varen, sprak men van open zeevisserij en ijsvisserij. Het resultaat was dat meer schepen verloren gingen. Bovendien moest men de dieren voortaan langszij het schip takelen en dan kon het flensen beginnen. Het spek werd vervolgens opgeslagen in vaten en had kwaliteitsverlies van de traan tot gevolg. Een financieel voordeel was wel dat vermelde nederzetting te Spitsbergen opgeheven kon worden.

De resultaten van de walvisvaart in de 17de eeuw waren heel wisselvallig. Toch konden ook thuisblijvers ervan genieten: de werkverschaffing nam toe, zowel bij de voorbereiding van de reis als bij de thuiskomst. De winsten konden bovendien spectaculair zijn, maar het bleef een zeer riskante onderneming. In de 18de eeuw werd het gebied rond Straat Davis eveneens als jachtdomein ingepalmd. Vooral de Denen voelden zich hier thuis (7). Het nadeel is duidelijk: een veel langere reis en dus grotere financiële inspanningen die moesten geleverd worden. Daarom zal dit gebied het eerst worden losgelaten wanneer het verval van de walvisvaart aanvangt. De Noordne-

(4) De noordkaper en de Groenlandse walvis zijn de voornaamste soorten van balein- of baardwalvissen. De dieren hebben baleinen in hun bek, zijnde verticale platen ontstaan als uitgroei van het verhemelte.

(5) Per sloep bezat men zeven aan elkaar gesplitste lijnen van elk ongeveer 6 voet of ca 1,83 m of 120 vadem lang. Eventueel waren de lijnen van een tweede sloep noodzakelijk om het dier vast te kunnen houden als het in de diepte dook.

(6) S.P. NABER, *Walvisvaarders, overwinteringen en jachtbedrijven in het hooge noorden, 1633-1635*. Utrecht, 1930. C.G. ZORGDRAGER, *Bloeiende opkomst der aloude en hedendaagsche Groenlandsche visscherij. Uitgebreid met eene korte historische beschrijving der noordere gewesten voornamentlijk Groenlandt, Yslandt, Spitsbergen, Nova Zembla, Jan Mayen Eilandt, de straat Davis...* Amsterdam, 1728.

L. HAQUEBORD, *De winterburgers van Spitsbergen*. In: *Walvisvaart in de Gouden Eeuw*, Amsterdam, 1988.

(7) Men combineerde er de walvisjacht met het verhandelen van levensmiddelen, wijn en sterke drank aan de eskimo's. Deze leverden op hun beurt robbehuiden. De Denen, sinds 1721 op Groenland gevestigd, protesteerden fel maar konden niet verhinderen dat Nederlanders en Hamburgers, onder de vorm van smokkelhandel, relaties bleven onderhouden met de Groenlandse bevolking.

derlanders konden de concurrentie met de Engelsen en later ook met de Amerikanen niet meer aan. Ze hadden een sterk verzwakte vloot tengevolge van de talrijke zeeoorlogen tussen de Fransen en de Engelsen. Een daling van het aantal vaten spek per schip en per walvis was één van de oorzaken van het uitstijgen van de globale kosten boven de opbrengsten. Bovendien kreeg het land te kampen met de nadelige gevolgen van het in de buurlanden gevoerde mercantilistisch bewind. In de 19de eeuw zouden de Engelsen en Amerikanen het hele bedrijf in handen nemen. Voortaan ging men ook op jacht in de Indische en de Stille Oceaan. Men zette ook al de eerste stappen naar intensivering van het jachtproces. In de tweede helft van onze eeuw zou dat helemaal geïndustrialiseerd worden.

Vooraleer we de Zuidnederlandse walvisvaartcompagnie van dichterbij bekijken, gaan we hier nog even in op de gebruikte schepen. Aanvankelijk betrof het bewapende koopvaarders, later schepen van het type fluit. Voor de gelegenheid werd het schip wel iets groter en degelijker gemaakt. Het schip kon gemiddeld door tien mensen bestuurd worden, zodat er veel plaats overbleef voor de "vangers". Afhankelijk van de grootte van het moederschip en het aantal sloepen telde de bemanning 40 à 50 koppen. In de 18de eeuw werd een speciaal schip ontwikkeld, het bootschip. Het was een fluitachtig schip maar met een veel breder dek, zodat op het achterdek ruimte was voor een kajuit. De galerijen ontbraken zodat het schip hoog opgeboeid moest worden. De dubbele scheepshuid vooraan was zeker noodzakelijk als we aan de ijsvisserij denken. Zowel de fluit als het bootschip voerden op het achterschip zware uitstekende galgen waaraan twee sloepen konden opgehangen worden. Ook de gevangen walvis kon op die manier naast het schip gebonden worden. Zo konden de speksnijders hun werk iets gemakkelijker verrichten. Ze stonden op een stelling buiten boord of op de walvis. Een bootschip had vier tot zeven sloepen aan boord (8).

Daarnaast werden nog steeds andere scheepstypes ingelegd, o.a. het fregat (8 bis). Over de veiligheid van het bedrijf vermelden we nog dat na de concurrentiestrijd in de beginjaren van de walvisvaart nauwelijks nog oorlogsmateriaal aan boord voorhanden was (9). Aanvankelijk werden bewapende walvisvaarders voor de walvisvaart gebruikt. Fluiten hadden nog klein geschut aan boord. De natuur hielp hier ook een handje mee, want weinig schepen waagden zich in de Noordelijke IJzee zonder daar een grondige reden voor te hebben. Bovendien werkte de overheid admiraalschap in de hand. Dit was meestal enkel van toepassing bij vertrek vanuit de thuishaven. De vaart naar huis volbrachten de meeste schepen alleen.

### III. DE COMPAGNIE VAN DE WALVISVAART IN DE ZUIDELIJKE NEDERLANDEN (1727-1734)

Vooraleer we de activiteiten van deze compagnie schetsen, bekijken we de reden van haar bestaan. Anno 1727 besloot Adam Joseph, baron de Sotelet, van start te gaan met

(8) Ook de Zuidnederlandse walvisvaartcompagnie zou een fregat uitreden. J. Van BEYLEN, *Scheepstypes*. In: *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, dl. 2, 56-58, Bussum, 1977.

(8 bis) J. Van BEYLEN, *Portret van de Nederlandse walvisloep in de 17de en 18de eeuw*. In: *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, jg. 5, 1981, 2, 87-145.

(9) A.R., *Diverse manuscripten*, nr. 3819, *inventaris van de walvisvaarder "Sint Joseph"*. Deze beschrijving vermeldt vooral scheepsbenodigdheden, vangwerktuigen, kookmateriaal en allerhande werktuigen.

een walvisvaartcompagnie (10). Om het risico van zo een bedrijf enigszins te omzeilen wou hij een oktrooi verkrijgen van de keizer. We hebben nergens een spoor gevonden van het bestaan van dit oktrooi. Toch is de Sotelet erin geslaagd een aantal mensen warm te maken voor de compagnie. Getuige hiervan is een mededeling van 6 september 1727, feitelijk een soort contract, ondertekend door negen medewerkers, een notaris en twee getuigen (11). Overigens werden al op 2 mei 1727 walvisvaarders uitgezonden. De vereiste scheepspaspoorten werden wel verkregen. Hieruit moeten we afleiden dat de voorbereidingen al veel eerder aan de gang waren. De Sotelet had dan ook contacten in de hoogste regeringskringen. Onder de eerste leden bevonden zich leden van de Raad van State, de Raad van Financiën en andere hooggeplaatste personen. Ook mensen uit de adel en de geestelijkheid werden aangetrokken. Het succes van de Oostendse Compagnie zal hier wel niet vreemd aan geweest zijn. Tot voorzitter werd Jan Baptist Jozef de Fraula benoemd. Ene Hendrik van Meygelen kreeg de taak van boekhouder op zijn schouders (12).

Het beginkapitaal van de onderneming werd vastgesteld op 138 000 fl. (13). Verder werden er in de eerder vermelde mededeling 24 artikelen opgenomen. Samengevat stond daarin het volgende:

- De compagnie wordt opgericht voor vijftien jaar, vóór welke datum niemand mocht uittreden.
  - De zaken worden te Brussel beslist. Elke vennoot heeft één stem en die van de Sotelet is doorslaggevend.
  - Zodra een walvisvaarder te Oostende aankomt moet de boekhouder een vergadering beleggen. Eventuele afweziggen moeten zich bij de beslissing van de meerderheid neerleggen.
  - De schepen mogen niet voor persoonlijke doeleinden gebruikt worden.
  - Voorlopig worden zes schepen uitgerust voor de vaart naar Groenland en Spitsbergen of naar het gebied van Straat Davis en de Hudson Baai (14).
  - Elke vennoot koopt een aantal aandelen in de compagnie, die slechts mogen verder verhandeld worden mits goedkeuring van de andere vennoten. Andere aandelen zouden openbaar verkocht worden, om de uitrusting van de walvisvaarders te kunnen bekostigen.
  - De kapiteins, ondergeschikte officieren, de boekhouder voor de schepen en andere werknemers van de compagnie worden aangenomen met meerderheid van stemmen. De commissionair te Oostende en de kapiteins kunnen wel inspraak krijgen. De schriftelijke instructies, uitgevaardigd te Brussel, moeten strikt worden nageleefd.
  - Van Meygelen houdt het grootboek, het journaalboek, het kasboek, een aantekenboek, de brieven en de besluiten bij. Zijn vergoeding wordt bepaald op 18 000fl. jaarlijks.
- Of al deze punten zouden worden nageleefd is een ander paar mouwen.

(10) Adam Joseph, baron de Sotelet, bekleedde een voornaam plaats in het milieu van de douaneadministratie. Daar liet hij de eigen belangen vóór die van het land gaan en na een lang aanslepend proces werd hij veroordeeld tot een gevangenisstraf.

G. BIGWOOD, *Les impôts généraux dans les Pays-Bas Autrichiens*. Leuven, 1900, 218-278.

M. HUISMAN, *La Belgique commerciale sous l'empereur Charles VI*. Brussel, 1902, 179-180.

J. LEFEVRE, *Adam-Joseph, baron de Sotelet*. In: *Biographie Nationale*, dl. 23, kol. 231-235.

(11) A.R., *Hof van Beroep*, nr. 2117.

(12) J.B.J. de Fraula, raadsheer bij de Raad van Brabant, president van de Rekenkamer en later, als graaf, in de adel verheven. Ook zijn familieleden bekleedden belangrijke posten R. BOUMANS, *Het Antwerpse stadsbestuur voor en tijdens de Franse overheersing*. Brugge, 1965, 175-176.

F.V. GOETHALS, *Dictionnaires des familles nobles*, 193-198.

M. HUISMAN, *op. cit.*, 55, 242 en 466.

(13) Ter vergelijking: de Oostendse Compagnie startte met een zes miljoen gulden.

(14) Er zouden nooit meer dan vijf schepen uitgerust worden.