

DE REIZEN VAN DE WALVISVAARDERS

1727

Na de nodige voorbereidingen te hebben getroffen, vertrokken op 2 mei vier schepen uit de Oostendse haven: de "Walvis" o.l.v. H. Stap, de "Perel" onder het bevel van D. Lindersten, de "Faem van Vlaenderen" met G.H. Van Geldrop als bevelhebber en de "Vergulde Arent" gevoerd door S.J. Thel. Het vijfde schip, de "Sint Joseph", werd te San Sebastian uitgereed (15). De enige manier om iets terug te vinden over de vier eerste schepen is de briefwisseling tussen de Oostendse reder-commissionair Jan van Schonamille en Van Meygelen of de Sotelet (16). Van de "Vergulde Arent" hebben we het geluk gehad het scheepsjoernaal te vinden. Dit gaf ons aanvullende gegevens en informatie over de gevolgde route (17). Van het vijfde schip is alleen geweten dat het met een Spaanse bemanning vaarde. De goede reputatie van de Basken op het gebied van walvisvaart was dan ook algemeen bekend.

Het eerste bericht dateert van 5 augustus. Een harpoenier en enkele matrozen bevestigden het gerucht over het vergaan van de "Walvis". Na hun vertrek uit Oostende kwamen ze op 26 mei aan tussen het ijs, op 78° N.B.. Daar zouden meer dan vijftig walvisvaarders van verschillende nationaliteiten aanwezig zijn geweest. Het betrof hier de omgeving van Spitsbergen, het gebied dat in de 18de eeuw minder druk bevaren werd dan in de vorige eeuw. Een hevige storm met mist en sneeuw maakte dat de "Walvis" overspoeld werd, zodat de masten moesten gekapt worden, maar dat mocht niet baten. Heel het achterschip werd wrak geslagen, samen met de drie sloepen. De bemanning kon zich redden in de drie resterende sloepen. We schrijven 17 juni. Dertien mannen gingen met kapitein Stap mee, dertien anderen o.l.v. Pieter Carteel en twaalf mannen werden door harpoenier Jan Mecian geleid in hun poging levens te redden (18). Deze laatsten hadden het geluk te worden opgepikt door een Hollands schip. In zijn verslag meldde Mecian nog niets gehoord te hebben van de twee andere sloepen. Kapitein Lindertsen en kapitein Thel hadden tijdens de storm tijdig beschutting gezocht in de baai "Groene herberg" (19). Op 22 augustus ontving men nieuwe inlichtingen te Brussel. Deze keer deed Pieter Carteel zijn relaas: hun sloep werd na vier dagen rondwalpen gered door een Engelse walvisvaarder. Twee bemanningsleden waren ondertussen al gestorven. Ook kapitein Stap bleek aan boord van het schip te zijn. Zijn bemanning had de reis met de sloep wel overleefd, doch van verscheiden mensen moesten voeten en benen worden afgezet. Stap zelf had eveneens te kampen met bevroren benen. Van Geldrop had vernomen dat Thel een walvis had gevangen. Dit bericht gaf hen allen nieuwe moed. Uit de correspondentie konden we verder geen informatie halen betreffende de reizen.

Het "Journael nae Groenlandt, 1727 den 2 may nae zee" van "het fluytschip den Vergulden Arent" vertelt ons vooral meer over het verblijf te Spitsbergen en het verder verloop van de reis (20). De vloot van vier schepen kwam omstreeks 1 juni aan in het

(15) A.R., *Hof van Beroep*, nr. 2122. San Sebastian was toen een belangrijke haven voor de handel met N.W. Europa.

(16) Jan de Schonamille stamde uit een bekende redersfamilie. Zijn broer, de befaamde Frans de Schonamille, speelde een belangrijke rol in de Oostendse Compagnie. In Indië zou hij tot het bittere einde gaan om de belangen van de compagnie te verdedigen.

(17) A.R., *Diverse manuscripten*, nr. 3206.

(18) A.R., *Diverse manuscripten*, nr. 3819, *brief van 05/09/1727*: "... qu'en suite l'orage ayant continuée par des grosses brumes et neiges, l'estanbot du dit vaisseaux fut aussi brissé avec trois chaloupes ce qui les obligée à couper les mats, leur vaisseau etant remply de l'eau et ne flottoit plus que sur les futailles, jusques à ce que malheureusement tout le derriere du vaisseau fut entierement abimé, et il etoit deja submergé jusques aux dunnettes ce qui obligea l'équipage à se jeter le 17 juin dans leur trois chaloupes restantes scavoit."

(19) Kaart In de archipel Spitsbergen. (zie ook blz. ...)

jachtgebied. Kapitein Thel zelf had zijn schip al meerdere malen op sleeptouw moeten laten nemen, omwille van de slechte bestuurbaarheid van het vaartuig. Op 7 juni had men twaalf walvissen in het vizier en enkele dagen later ondernam men een poging om een dier te vangen. Circa half juni raakte de vloot verdeeld: Van geldrop en Stap werden niet meer gesignaleerd. Men ontdekte voor de kusten van Spitsbergen, in de buurt van Zeven IJsbergen, de restanten van een schip. Twee dagen later vernam de bemanning van de "Vergulde Arent" het nieuws over het vergaan van van Geldrops schip. Tijdens de zoektocht naar overlevenden werd - indien mogelijk - aan land gegaan om verse levensmiddelen in te schepen. Men had ook contact met andere schepen. De "Witte Hengst" deelde hen mee reeds vijf walvissen gevangen te hebben genomen. Dit leverde 190 vaten spek op. In de Magdalenabaai vonden de drie resterende schepen van de Zuidnederlandse vloot elkaar weer. Ondertussen was het al 24 juli. De eerste helft van augustus benutte men nog aan het zoeken naar walvissen. Meerdere malen merkte men de dieren wel op, maar men slaagde er niet in een exemplaar te vangen. Omstreeks 15 augustus werd de reis naar de thuishaven aangevat. Deze verliep lang niet zo vlot als de heenreis. Vooral "De vergulde Arent" zou nog heel wat moeilijkheden ondervinden. Op 7 september bevonden de drie schepen zich op 62° 42' N.B. en zagen ze de Faroër Eilanden op ±16 mijl ten W.Z.W. Een week later gingen van Geldrop en Stap hun eigen weg. De reden waarom de schepen uit elkaar gingen, was het tekort aan levensmiddelen. Thel was hiermee duidelijk niet ingenomen. Hij had met hetzelfde probleem te kampen, maar vond dat geen geldige reden om elkaar in de steek te laten (21). Vervolgens zette "De Vergulde Arent" koers naar Stadlandet, in Noorwegen, waar men ongeveer een halve maand voor de kust bleef liggen. Er waren problemen met de grote mast en daarom was men verplicht een sloep van de galg achter te laten (22) omdat die sloep aan de takel van de grote mast hangt. Ook het roer kon het elk moment begeven. Op 2 oktober zeilde men dan toch richting Shetland Eilanden en op 11 oktober bevond het schip zich ten Z.Z.O. van Fair Eiland. Op die wijze koerste men langzaam maar zeker in zuidelijke richting. De nood aan levensmiddelen speelde hen echter weer parten. Daarom werd "Christiaan Sant" (Kristiansund Noorwegen) aangedaan. Daar wilde Thel ook het roer laten herstellen. Dit bleek niet meer mogelijk. Het anker werd op 6 november dan toch gelicht, met een nieuw roer en onder andere vijftig pond boter aan boord, om op 12 november Oostende in zicht te krijgen (23).

We keren nu terug naar wat de Schonamille in zijn brieven nog te vertellen had, over de thuiskomst van de walvisvaarders. In oktober signaleerde men de drie resterende schepen voor de Oostendse haven. Kapitein Stap kwam op 10 oktober het verlies van schip bevestigen. Hij werd met een sloep aan land gebracht, want van Geldrops schip, "Faem van Vlaenderen", kon de haven nog niet binnenvaren omdat er moest gewacht worden op een gunstig tij en bezeilde windrichting (24). Tevens melde hij het falen

(20) A.R., *Diverse manuscripten*, nr. 3206.

(21) A.R., *Diverse manuscripten*, nr. 3206, 15 september: "... maer den leeser mag dencken dat het met mijn oock niet heel bestig was terwijl ick nog eens vleys an mijn volck konde geeffen en mijn speck alrees op en nog omtrent voor 3 daegen botter en 3_ oxhoofd bier dat ick deese gelegenheyt hadden geweeten sij hadden mijn soo lang niet in Groenlant gehouden maer ick was altijt van gedagte dat sij mijn niet mogte verlaeten..."

(22) A.R., *Diverse manuscripten*, nr. 3206, 26 september: Savons verloorenen wij een sloep van de galgh, hadden hem moeten kappe door de vrees van de top van de grote mast dat die niet langer konde houwen waeren liefer de sloep quijt als ons groote mast...". De galg is een dwarsscheepse balk, die op het achterschip ligt. Hij draagt de achterkant van één of twee sloepen. De voorkant hangt aan een hanger met takel die aan de top van de grote mast is geslagen.

(23) A.R., *Diverse manuscripten*, nr. 3206, 12 november: "Den 12 november smorgens de wint noord met het begin van de dag was seijde wij Z.O. heen en met ten dag sagen wij Oostende... quamen smorgens omtrent dklock 11 uure onder de bes-tiringe van Godt binnen dhaven ten ancker. Amen."

van hun onderneming. Hij beaamde dat Spitbergen niet meer de ideale keuze was om aan walvisvaart te doen. Meer dan twintig Noordnederlandse schepen, die er hun geluk wilden beproeven hadden het niet beter gedaan. Op 27 oktober had het schip van kapitein Lindertsen de pech om op een zandbank te lopen. Het schip bleek lek, zodat men mankracht van aan wal nodig had om te helpen pompen en om een deel van het materiaal aan land te brengen. Op die manier wou men het schip gemakkelijker vlot krijgen. Onder de deskundige leiding van Van Geldrop en havenkapitein Gournay verliep de hulpoperatie gesmeerd (25). Het vermoeden werd geopperd dat de steven van het schip bij de aankoop ervan al niet heel degelijk meer was. De hele zaak zou nog uitlopen op een proces, omdat de toegewezen loods wel aan boord was gekomen, maar de meesterloods te Oostende niet tijdig de vlaggen in de haven had laten weghalen. Deze hadden moeten aanduiden wanneer het waterpeil begon te zakken en het dus niet mogelijk was om binnen te zeilen. Kapitein Thel kampte met zijn "Vergulde Arent" eveneens met problemen. Een storm uit het N.W. en de miserable toestand van het schip maakte dat men pas op 13 november de Oostendse haven kon bereiken. Na een 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 bocken te in het eerste jaar.

1728

Over de maritieme bezigheden in 1728 zijn we niet zo uitvoerig ingelicht. Jan de Schonamille was in Oostende vervangen door Balthasar Vignaulx, een Oostendse koopman (26). Van enige correspondentie tussen Vignaulx en de mensen te Brussel hebben we nauwelijks iets teruggevonden. Daarom zijn we aangewezen op boekhoudkundige gegevens om het verder verloop van de compagnie, op zee, weer te geven. Ook de besluiten, genomen op de verscheidene vergaderingen, konden ons hierbij helpen. Zo werd op de bijeenkomst van 4 december 1727 beslist dat minstens één van de schepen - aanwezig in Oostende - het volgend jaar naar Straat Davis moest zeilen. Dit schijnt inderdaad een gelukkige keuze te zijn geweest. In het tweede jaar van het bestaan van de compagnie werden wel degelijk walvissen gevangen. De vangst zou echter niet groot genoeg zijn om de gemaakte kosten te dekken. Een andere poging om de vangst te vorderen bestond erin een tweede schip vanuit San Sebastian uit te reden. De "Onze -Lieve -Vrouw ter Bijstand", de ex-"Faem van Vlaenderen", werd om die reden naar Spanje gezonden. Haar nieuwe bevelhebber werd Joseph de La Varta en we vermoeden dat ook de rest van de bemanning voor het grootste deel uit Spanjaarden bestond. Het zijn waarschijnlijk de twee schepen die vanuit San Sebastian werden uitgereed, die de walvissen vingen.

1729

(24) K. DEGRYSE, *De maritieme organisatie van de Oostendse Chinahandel (1718-1735)*. In: *Mededelingen 1976-1977*, boek XXIV.

De Oostendse haven was niet echt geschikt om zeeschepen te ontvangen. Men had wel gewerkt aan de verbetering van de infrastructuur van de haven, o.a. een uitdieping van de havenkom werd bewerkstelligd. Maar voor de kust bleef men geplaagd met een zandbank, voor vele schepen een enorm probleem. Men moest bovendien wachten op het springtij en een gunstige wind - uit het westen - om de haven binnen te varen.

(25) K. DEGRYSE, *o.c.*, 53. Kapitein Thomas Gournay had zijn diensten voordien al bewezen als gezagdrager in dienst van de Oostendse Compagnie.

(26) A.R., *Diverse manuscripten*, nr. 3819, *besluit van de vergadering van 01/09/1728*.

Er werden eveneens walvissen gevangen, door de vier walvisvaarders. Deze keer was de opbrengst van de verkoop van de walvisprodukten te Oostende nog kleiner. Er zouden elf dieren zijn buitgemaakt volgens de mededeling van de Antwerpse vennoten (27).

De compagnie had gepoogd om door het aanwerven van drie nieuwe kapiteins, en waarschijnlijk ook andere bemanningsleden, betere resultaten te behalen. Hun namen wijzen erop dat het om Baskische gezaghebbers ging: Benito de Arona, Antonio Sagarna en Bartholomeo de Corostiago. Joseph de la Varta, die in 1728 al werd aangesteld, bleef ook in 1729 actief. De schepen werden dus alle vier te San Sebastian uitgerust. Oostende bleef wel de Zuidnederlandse haven waar de produkten verkocht werden. De kapiteins hadden dan ook de keuze om de Zuidnederlandse of de Spaanse haven als thuishaven te nemen. Martin de Zaveletta, de vertegenwoordiger van de compagnie in Spanje, trad in deze jaren uiteraard veel meer op de voorgrond. Zijn instructies voor Joseph de la Varta, kapitein van de "Onze-Lieve-Vrouw ter Bijstand" zijn bewaard gebleven. Het is het enige dokument van die aard dat tot ons is gekomen. Daarom geven we bondig de inhoud weer. de Zaveletta beval de la Varta, of diens stuurman Firmin de Gorostiago bij afwezigheid van de eerste, te handelen naar de volgende richtlijnen:

1. Bij het verlaten of het binnenvaren van de thuishaven diende de Bourgondische vlag gehesen te worden (28). Dit gold eveneens wanneer een andere Spaanse, Hollandse of Britse haven moest worden aangedaan. Eventuele nautische nieuwigheden dienden op de zeekaarten opgetekend te worden.
2. Bij aankomst van het schip te Oostende zal de Zaveletta aan Marcia del Prasa de 21 pesos geven en de maandlonen aan de officieren en overige opvarenden overhandigen. De loonlijst, uitgedrukt in escudos, bevond zich in bijlage van deze instructies. Bovendien moest bij het binnenzeilen van de Oostendse haven de gele keizerlijke vlag worden gehesen.
3. Een schriftelijk bericht voor Van Meygelen te Brussel, moest worden meegegeven bij elke ontmoeting met een ander Vlaams of Hollands schip. Wanneer het Franse of Spaanse schepen betrof, moest die informatie naar de Zaveletta verzonden worden.
4. Het scheepsjournaal, de gevolgde route, de dagelijkse breedte- en lengteligging en het reisverslag dienden zeer nauwkeurig bijgehouden te worden (29).
5. Bij het binnenvaren van het Engelse Kanaal of de Oostendse haven moest er steeds een loods of stuurman genomen worden.

(27) A.R., *Hof van Beroep*, nr. 2121. Sinds januari 1729 had de compagnie te Antwerpen een afdeling opgericht, om via die weg aan nieuw kapitaal te geraken. De problemen die ontstonden tussen de Brusselse en de Antwerpse vennoten vallen hier buiten beschouwing.

(28) De Bourgondische vlag wordt voorgesteld door een vertakt St.-Andrieskruis (rood op wit veld). Het voeren van die vlag door de Zuidnederlandse schepen dient gezien te worden als uiting van de traditie.

Lit.: J. VAN BEYLEN, *Les pavillons de navires dans les Pays-Bas Méridionaux (Historische vlaggen)*. Zeebrugge 85. Brugge, 1985. p. 55-69.

(29) Er staat uitdrukkelijk vermeld dat zowel de breedte- als de lengteligging opgetekend dienden te worden. Het berekenen van deze laatste was in het begin van de 18de eeuw niet mogelijk bij gebrek aan goede chronometers. Zie hiervoor C.A. DAVIDS, *Zeezeen en Wetenschap. De wetenschap en de ontwikkeling van de navigatietechniek in Nederland tussen 1585-1815*. Amsterdam, 1987, 69-74, 178 en 281.

A.R., *Diverse manuscripts*, nr. 3206. Het scheepsjournaal van de "Vergulde Arent", van 1727, geeft inderdaad een "gegisste" lengteligging. Ook de breedteligging diende bij benadering te worden weergegeven, wanneer de weersomstandigheden niet toelieten de ligging te berekenen, met behulp van de hemellichamen.

Deze instructies lijken ons normaal voorkomende instructies te zijn, voor eender welk koopvaardij-schip. Jammer genoeg werden niet meer documenten onder punt vier vermeld.

1730

In dit jaar werden zonder problemen de schepen ter walvisvaart uitgerust. Maar in februari van dat jaar kwam uit Spanje het bericht, dat men vandaar geen schepen meer mocht uitzenden. De druk van de andere Europese zoomogendheden zal waarschijnlijk te groot geworden zijn. In hun strijd tegen het opkomende Oostenrijk op zee, wilden ze vermijden dat Spanje de keizer zou steunen.

Op de algemene vergadering, gehouden te Antwerpen op 25 februari 1730, werden dan de volgende besluiten getrokken: (30)

- de Zavaletta moest onmiddellijk voor de verkoop van de vier schepen zorgen, liefst tegen een zo hoog mogelijke prijs. De reeds aangekochte levensmiddelen en/of materialen voor de uitrusting dienden eveneens verkocht te worden. Ook het andere eventueel nog opgeslagen materiaal zou verhandeld worden.

- De twee Antwerpse directeurs T. Meulenaer en J.-P. Henssens, samen met de Brusselaar De Wilde, stonden in voor het algemeen verloop van de verkoop.

Nergens werd verwezen naar een weer uitvaren vanuit de Oostendse haven. Er was tot nog toe dan ook nog geen enkele winst geboekt. Vele hadden hun geloof in het slagen van de compagnie allang opgegeven. Dat men al uitrustingskosten had gemaakt voor 1730, betekende natuurlijk een flinke streep door de rekening.

DE UITRUSTING VAN DE WALVISVAARDERS

DE SCHEPEN VAN DE COMPAGNIE

De vijf schepen die in 1727 werden uitgereed, waren afkomstig uit de Verenigde Provinciën. Tussen 30 november 1726 en 9 februari 1727 kocht de Amsterdammer Arnold Du Bois de vier fluiten en het fregat. Hij deed dit in opdracht van de Sotelet (31). Naar gewoonte kregen de schepen bij verandering van eigenaar een nieuwe naam, die ondertussen al wel bekend zijn.

Op de financiële kant van de zaak komen we nog terug.

Dankzij de aankoopdocumenten van de schepen zijn we op de hoogte van de grootte (in Amsterdamse voet):

	lengte	breedte	diepgang	dekhogte
"Walvis" (fluit)	109 v.	26 v.	11 v. 10 d.	6,5 v.
"Faem van Vlaenderen (fluit)	106 v.	27 v.	12 v.	6,5 v.
"Vergulde Arent" (fluit)	94,5 v.	24,5 v.	11,25 v.	5,5 v.
"Perel" (fluit)	106 v. 9 d.	26 v.	12 v. 1 d.	6 v. 6,5 d.
"St.-Joseph" (fregat)	95 v.	27 v.	11,25 v.	4,25 v.

(30) *A.R. Hof van beroep, nr. 2121*. Deze algemene vergadering werd per uitzondering te Antwerpen gehouden, omdat de meeste leden van de Compagnie uit Brussel opgeroepen waren om aanwezig te zijn op de algemene vergadering van de Staten van Brabant, op 29/02/1730.

(31) We vermoeden reeds dat de Sotelet op voorhand geïnformeerd was over de op 5 mei 1727 afgekondigde ordonnantie. De aankoop van de schepen op 30 november 1726 bewijst dat hij al eerder met het project in zijn hoofd rondliep.

Aan de hand van deze gegevens konden we de tonnenmaat berekenen (32). Dit leverde het volgende resultaat op:

	tonneaux
"Walvis"	435,1
"Faem van Vlaenderen"	445,9
"Vergulde Arent"	338,1
"Perel"	435,1
"St.-Joseph"	374,6

Van de eerste vier schepen is het aantal bemanningsleden bekend. Daardoor konden we de bevolkingsdichtheid op die schepen berekenen:

	bemanning	per 100 ton
"Walvis"	41	9,4
"Faem van Vlaenderen"	41	9,1
"Vergulde Arent"	36	10,6
"Perel"	41	9,4

De koopvaardijsschepen uit die tijd hadden ongeveer twintig man per 100 ton aan boord (33). De walvisvaarders blijken dus veel minder volk aan boord te hebben gehad. We vermoeden dat deze laatste schepen met dat aantal zeelui voldoende bemand waren omdat de reizen niet zo lang duurden. Er kwamen dan eveneens minder ziektes voor. Ook hadden de walvisvaarders minder hinder van vijandelijke aanvallen. Ze dienden daarom niet extra bemand te zijn om zich te kunnen verdedigen. Wat betreft de tonnenmaat van de schepen mogen we besluiten dat het schepen van normale grootte waren, want de gemiddelde maat voor fregatten van de Oostendse Compagnie bedroeg 447,7 ton, terwijl de particuliere schepen gemiddeld 379,5 ton maten (34). Alleen "De Vergulde Arent" lijkt eerder een klein model te zijn geweest. De walvisvaarders gingen met zes sloepen aan boord op jacht. Enkel "De Vergulde Arent" moest het met één sloep minder stellen.

EEN OVERZICHT VAN DE FINANCIËLE KOSTEN

1. Vooreerst dienden de schepen te worden aangekocht. Hiervoor werden de volgende bedragen uitgegeven:

"Walvis"	10 000 fl. (in Vlaams wisselgeld) (35)
"Faem van Vlaenderen"	10 000 fl.
"Perel"	8 500 fl.
"Vergulde Arent"	9 750 fl.
"St.-Joseph"	8 600 fl.

	46 850 fl.

(32) K. DEGRYSE, *o.c.*, 25-26. Vooraleer we de Engelse methode van omrekening konden toepassen, dienden de Amsterdamse maten omgezet te worden in Engelse maten: 1 Amsterdamse voet = 283 mm. en 1 Engelse voet = 305 mm.

(33) K. DEGRYSE, *o.c.*, 26.

(34) K. DEGRYSE, *De Oostendse Chinahandel (1718-1735)*. Gent, 1972, 13 (licentiaatsverhandeling).

(35) A.R., *Diverse manuscripten*, nr. 3819. Boven deze som moest de Sotelet Du Bois nog een soort commissieloon uitkeren, maar hoeveel niet bekend.

2. In 1727 werd vervolgens 121 761 fl.8 st.11 d. uitgetrokken om de schepen vertrekkenklaar te maken. Van dit jaar is een uitgebreide onkostennota bewaard gebleven, opgesteld door de Schonamille. Daarin konden volgende categorieën onderscheiden worden:

- De verdiensten van de timmerlui en zeelui om de schepen zeilklaar te maken.
- De vergoeding voor de officieren en de rest van de bemanning.
- De geleverde vaten -vaak ingevoerd- om het walvisspek in op te slaan.
- Het zeil- en touwwerk.
- De levensmiddelen: beschuiten, boter en vlees, groenten, zout, havermout en stokvis. Uiteraard werd ook het nodige keukengerei meegenomen.
- Bijkomende posten: douanerechten, huur van opslagplaatsen, loon van loods en havenkapitein.
- Uitrusting: o.a. een groot aantal vangwerktuigen, maar ook gewone werktuigen.

We wijzen erop dat de kosten voor de uitrusting van de "St.-Joseph" hierbij niet inbegrepen zijn (36). Als we de som maken, komen we voor 1727 aan een minimumbedrag van 168.789 fl. Hierin zijn ook de kosten gerekend die de Avaletta in rekening bracht, maar waarvan we niet konden achterhalen welke lading ze dekken.

Voor de vier resterende schepen werd vervolgens de totale balans en volgens het journaalboek in 1728 78.834 fl. 12 st. uitgegeven. Dit jaar kon een deel van de kosten gerecupereerd worden omdat er wel walvissen gevangen werden. Door het zware verlies van het voorgaande jaar echter, was de financiële toestand van de compagnie ver van rooskleurig. Naast de gewone uitrustingskosten werd dit jaar een bedrag besteed aan het herstellen van de zwaar gehavende schepen (37).

De uitrustingskosten van 1729 en 1730 zijn moeilijk te scheiden in de boekhoudkundige gegevens. Voor dit laatste jaar moeten we er rekening mee houden dat die kosten onvolledig waren, omwille van de vroegtijdige onderbreking van de activiteiten. Het vermeld bedrag van 77.329 fl. 12 st. 3 d. komt ongeveer overeen met het bedrag van 1728. Maar we wijzen nog eens op de ongelijke inhoud van deze kosten. We kunnen dan ook niet vaststellen of het uitrusten van de schepen te San Sebastian financieel voordeliger was dan te Oostende.

3. Een derde bron van kosten bestond uit de gages van de walvisvaarders. Een volledige lijst hebben we niet teruggevonden. De totale vergoeding voor de bemanningsleden bestond uit het maandgeld en een bepaalde bijdrage in de vangst. Dit laatste gold tenminste voor de officieren en de harpoeniers. Een voorbeeld van een lijst van uitgekeerde maandgelden vonden we terug bij de instructies die de Zavaletta gaf aan Joseph de la Varta, kapitein van de "Onze-Lieve-Vrouw ter Bijstand". Deze lijst dateert van 22 maart 1729. Het schip werd voor zijn derde reis uitgerust te San Sebastian.

(36) Wat Martin de Zavaletta, de Spaanse commissionair, dat jaar in rekening bracht is niet terug te vinden.

(37) We mogen niet vergeten dat de "Walvis" vergaan was. De waarde van de resterende schepen daalde per reis ook flink.

De maandlonen werden als volgt geregeld:

	per maand	in Vlaams wisselgeld
de kapitein	18 escudos	81 fl.
de stuurman	12 "	54 fl.
de bootsman	12 "	54 fl.
de proviandmeester	9 "	40 fl.10st.
de 1ste timmerman	12 "	54 fl.
de 2de timmerman	11 "	49 fl.10st.
de 3de timmerman	10 "	45 fl.
de 4de timmerman	9 "	40 fl.10st.
de 1ste kuiper	9 "	40 fl.10st.
de 2de kuiper	8 "	36 fl.
de "rest" (38)	7,5 "	33 fl.15st.
de ervaren harpoeniers	9 "	40 fl.10st.
de "chandacos" (39)	8 "	36 fl.
de chirurgijn	12 "	54 fl.
de matrozen	6 "	27 fl.

Uit deze informatie krijgen we jammer genoeg geen zekerheid omtrent het aantal opvarenden en het aantal uitbetaalde maanden. Gewoonlijk zeilden de schepen uit tegen het einde van april of in het begin van mei. Eind oktober verwachtte men de laatste schepen terug in de thuishaven. Dit was over het algemeen Oostende, omdat daar de openbare verkoop van de walvisprodukten plaats had (40). De reis duurde dus ongeveer zes maanden. Op basis van veronderstellingen over het aantal opvarenden en hun functie komen we voor dit schip tot een bedrag van 1.417 fl.10 st. maandgeld.

Andere informatie over de vergoeding vonden we in de al eerder aangehaalde kostennota van de Schonamille, betreffende het jaar 1727. Hij geeft per schip het maandloon van de totale bemanning:

	beman.	sloepen	maandgeld
"Walvis"	41	6	1 222 fl.16st.
"Perel"	41	6	1 177 fl.12st
"Faem van Vlaenderen"	41	6	1 106 fl.12st.
"Vergulde Arent"	36	5	1 002 fl. 7st.

Voor de Baskische bemanningsleden - die toch als meer ervaren bekend stonden - zou dus iets meer zijn aangerekend. Met zekerheid mogen we hier geen besluiten uit

(38) We veronderstellen dat de "rest" duidt op de andere kuipers.

(39) De term "chandaco" hebben we niet kunnen achterhalen.

(40) *Gazette van Gendt*, 23/08/1728: één van de walvisvaarders is op 22 augustus te Oostende binnengelopen. Het schip kwam dus erg vroeg terug, maar de bemanning had dan ook niets gevangen.

trekken omdat de gevolgde berekening voor een deel op gissingen berust.

Wat betreft de bijkomende vergoedingen, hebben we nog minder exacte gegevens. Er wordt wel melding gemaakt van het feit dat de kapitein onder andere een vergoeding kreeg voor het verlenen van zijn hulp bij de aanmonstering (41). Ook de officieren en de matrozen die meewerkten aan het zeilklaar maken van de schepen te Oostende werden vergoed voor een periode van twee maanden. Aan het vangen van walvissen kon in 1727 niets verdiend worden. Voor de jaren 1728 en 1729 was dat wel mogelijk, doch hier ontbreken de cijfers.

We hebben de povere gegevens die we hadden, vergeleken met de lonen van andere zeelui. De walvisvaarders in de Verenigde Provinciën blijken op het eerste gezicht beter betaald te zijn geworden, tenminste wat betreft de kapitein, zijn officieren de harpoeniers. De kuipers, timmerlui, matrozen en andere opvarenden kwamen er opmerkelijk beter vanaf in de Brusselse walvisvaartcompagnie (42). Vooral de lonen van de matrozen lijken erg hoog te zijn, in Spanje, maar ook bij de Noordnederlandse walvisvaarders konden die lonen oplopen tot 27 fl. maandgeld. Dit was voornamelijk afhankelijk van de al dan niet beperkte arbeidsmarkt. De zeelui uit de koopvaardij werden op een gelijkaardige manier vergoed als de walvisvaarders. Er blijkt een grote schommeling bestaan te hebben tussen de lonen in de verschillende Europese compagnies onderling (43). De bemanning had bovendien het recht om aan een vastgestelde privé-handel te doen. Vergeleken met de Oostense Compagnie valt op dat de officieren, en meer speciaal de kapiteins, minder betaald kregen in de walvisvaart. De matrozen daarentegen verdienden veel meer op een walvisvaarder (44). Op de koopvaardij schepen vaarde men echter met het dubbel aantal mensen. Men kon het zich veroorloven om op de walvisvaarders hogere lonen toe te kennen aan de bemanning. Het gevaar dat het beroep met zich meebracht is hier misschien ook niet vreemd aan. Vergelijkingen maken met de lonen uit de visserij is nauwelijks mogelijk. Deze lui vaarden ofwel op part, ofwel voor een weekloon. Het is in ieder geval duidelijk dat de lonen een flink deel van de financiële last van de compagnie innamen.

DE WALVISPRODUKTEN EN DE VERKOOP ERVAN

DE WALVISPRODUKTEN

Het belangrijkste produkt dat de walvissen voortbrachten was de traan. Uit door de walvisvaarders meegebracht spek werd er op de volgende wijze traan gekookt: het spek werd in een grote pan of een gemetseld fornuis uitgekookt en de hete traan werd vervolgens boven een grote ketel, die voor de helft met water was gevuld, door een zeef gegoten. Zo kon men de traan van het water afscheppen en langs een houten goot in vaten of quardelen brengen. Deze traan wordt vooral gebruikt als grondstof voor zeep, lampolie en als smeermiddel. In de 16de eeuw zou de opkomende welvaart voor een grotere koopkracht hebben gezorgd. Daardoor steeg de vraag naar oliën en vetten (45). Daarnaast verkocht men de baleinen, die verwerkt werden tot de gebruiks- en

(41) A.R., *Hof van Beroep*, nr. 2116, nr. 38 (bij de levensmiddelen). De officieren werden naar Duinkerke en Holland gezonden om zeelui aan te werven.

(42) C.G. ZORGDRAGER, *o.c.*, 339-343.

(43) K. DEGRYSE, *De maritieme organisatie...*, 29.

(44) K. DEGRYSE, *De Oostendse Chinahandel...*, 22. De matrozen op de koopvaardij schepen vaarden voor slechts 12 tot 15 fl. terwijl men op een walvisvaarder tot 27 fl. kon verdienen.

(45) C. DE JONG, *De walvisvaart*. In: *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, dl II, 309.

siervoorwerpen.

Een derde produkt dat openbaar werd verkocht was de zogenaamde "spermaceti", walvishersens in de volksmond. Dit is een olieachtig produkt, afkomstig uit de dikke weefselmassa in de kop van de walvis. Men gebruikte dit middel onder andere voor de verwerking van zalf. Tenslotte zien we nog een partij "walvishaar" en "ruggen en spaenen" van de hand gaan. Dat haar bevond zich op de baleinen en had als functie het zeven van het voedsel. Wat de koper van het produkt ermee van plan was, is niet duidelijk. De "ruggen en spaenen" konden we niet thuisbrengen. Misschien ging het om de rugvin van de walvis, doch deze kwam enkel voor bij een dwergwalvis. We vermoeden dat het om een afvalprodukt ging.

DE VERKOOP VAN DE VANGST VAN 1728

Deze verkoop zou 54.755 fl.4 st.9 d. hebben opgebracht. De twee schepen die men dat jaar nog te Oostende uitreedde vingen volgens de boeken geen walvissen (46). Dit verklaart meteen waarom het volgende jaar de vier schepen vanuit San Sebastian werden uitgezonden. We zijn niet ingelicht over de kopers van de waren, maar de kans is groot dat het ook nu vooral om tussenpersonen ging (cfr. infra). Enkel van Vignaulx weten we dat hij 1.984 pond walvisbaarden kocht. Hij deed dit op verzoek en voor rekening van de compagnie. Hij kocht eveneens vijf vaten spermaceti en vierentwintig vaten traan voor de compagnie. Van deze vaten is overigens geweten dat ze later zouden verder verkocht worden met verlies (47). Het betrof uiteraard geen zuivere winst, voor zover daar al sprake van kon zijn, omdat de compagnie ook kosten maakte bij die verkoop: het drukken van de verkoopaankondigingen, het reinigen van de walvisbaarden en het huren van het magazijn om de verkoop mogelijk te maken. Tegenover derden deed de compagnie echter graag geloven dat het om pure winst ging (48).

DE VERKOOP VAN DE VANGST VAN 1729

Op 29 december werden de produkten verkocht. Voor deze verkoop beschikken we over de hele gevolgde procedure, door middel van de verkoopsvoorwaarden en de namen van de kopers en hun gekochte waren.

De venditievoorwaarden, opgesteld op 29 december 1729: (49)

TRAAN: deze diende vier dagen vóór de verkoopdag tentoongesteld te worden. Men verkocht de traan per stoop: - Vlaamse of Gentse maat - : 96 stopen = 1 quardeel van 12 steekkannen Amsterdamse maat, volgens de richtlijnen van de pegelaars van Oostende. Vier dagen na de verkoop werden de gepegelde vaten gevuld. Ze bleven in het magazijn van de compagnie liggen, op verantwoordelijkheid van de koper.

SPERMACETI: deze werd verkocht per okshoofd (50).

BALEIN: deze werd verkocht per pond, waarbij elke aankoop 400 Oostendse pond

(46) A.R., *Hof van Beroep*, nr. 2129, 30/12/1728.

Gazette van Gendt, 23/08/1728.

(47) Het verschil zou 549 fl.2 st. bedragen.

(48) In brieven aan de Antwerpse (kandidaat-)vennoten werd nooit over deze kosten, noch over andere financiële lasten gerept.

(49) A.R., *Diverse manuscripten*, nr. 3819. Of deze maatregelen ook in 1728 van kracht waren, konden we niet achterhalen.

(50) H.DOURSTHER, H., *o.c.*, 48-49. Een okshoofd was een inhoudsmaat voor vloeistoffen, 1 okshoofd traan = 192 mengsels (of 12 steekkannen) = 228,51 liter. Voor de spermaceti gold vermoedelijk dezelfde inhoud.

salvo justo woog. Daarbij stelde men 106 Oostendse pond gelijk aan 100 Amsterdamse pond.

Enkele algemene richtlijnen waren:

- de betaling diende te geschieden in Vlaams wisselgeld.
- de goederen werden vrij van inkomende en uitgaande rechten verkocht.
- de kopers benoemden hier hun commissaris, die het vervoer van de gekochte goederen moesten kunnen verzekeren.
- in he geval men contant betaalde, werd een korting toegestaan: 1/2 % per maand, evenredig aan de som die voor drie maanden zal hebben voldaan.
- na twee maanden werden de eventueel niet afgehaalde goederen opnieuw verkocht, in welk geval de prijsverlaging werd aangerekend aan de eerste koper (51).

In de praktijk werden de produkten als volgt verkocht:

TRAAN: verkocht per okshoofd. Er werden 320 vaten van verkocht, volgens de eindafrekening. De opbrengst bedroeg 11. 613 fl. 12 st. 10 d.

BALEIN: er bleek 8.000 à 10.000 pond gesneden balein opgeslagen te liggen bij Vignaulx, die instond voor het vlot verloop van de verkoop. De kopers kregen een monster te zien en aan de hand daarvan moesten ze de gekochte nummers -loten-aanvaarden.

De balein werd vooraf ingedeeld in twee soorten: de eerste soort bestond uit vier maal 25 1/2 pond van respectievelijk 3, 4, 5 en 6 of 7 kwart ellen lang. De tweede soort omvatte vier maal 25 1/2 pond van 7 of 8, 9, 10 en 11 of 12 kwart ellen lang (52).

Er werd dus telkens een koop afgesloten voor 102 pond. Een totaal van 9.282 pond balein werd op die manier verkocht.

SPERMACETI: er werden 11 okshoofden verkocht aan F. Kempe tegen 511 fl. 11 st.. Volledigheidshalve vermelden we nog dat N. Marion "ruggen en spaenen" kocht, ter waarde van 137 fl. 10 st.. Ene J. Strosse kocht "walvishaar" tegen 59 fl. 8 st.

In een eindberekening kwam met tot een totale opbrengst van 30.993 fl. 6 st.

Ook hier betreft het geen zuivere winst. Maar zelfs zonder daar rekening mee te houden, blijkt duidelijk dat met deze zeer magere opbrengst de uitrustingskosten van de walvisvaarders niet konden worden gedekt.

DE KOPERS

Het verkoopreglement legde er al de nadruk op dat vooral met commissarissen werd gewerkt. Dezen hadden meestal niet voldoende financiële middelen om de produkten voor zichzelf te kopen, wat overigens niet in hun bedoeling lag. Voor sommigen onder hen kwam het erop aan de waren voor een zo laag mogelijke prijs te bekomen. Daarna

(51) De opslagplaats van de compagnie te Oostende heette de "Schorre".

(52) 12 kwart ellen = de volledige lengte van 1 el.

werd getracht winst te boeken met het zoeken naar kopers die meer wilden betalen. Een andere categorie was al op voorhand in dienst genomen door een koper. Uit de boekhouding is niet naar voren gekomen voor wie de produkten uiteindelijk bestemd waren (53).

Wat betreft de commissionerissen, hebben we er verschillende teruggevonden. Volgende personen waren ook afnemers van Aziatische waren (54):

Edmond Barry
Arnoldus Hoys
Fr. Judocus Kempe
Magis
Johannes Neyts
Jacobus Pietersen
Anthoon Rycx
Martinus Vandenberghe
Andreas Vanderheijde
Daniël Vanderheijde
Balthasar Vignaulx

De meesten woonden te Oostende: D. Vanderheijde, M. Vandenberghe, Fr. J. Kempe en B. Vignaulx hadden met zekerheid hun woonplaats in de havenstad. E. Barry was van Engelse afkomst (55). François Rycxn, één van de belangrijkste afnemers, vonden we niet terug. Hij is waarschijnlijk wel familie van Antoon Rycx.

Sommigen voorzagen de schepen van de Oostense Compagnie van levensmiddelen en andere produkten. Ook aan de walvisvaarders leverden ze waren. A. Hoys zorgde voor boter, kanonnen en twee vaatjes teer. Hij moet dus van verschillende markten thuis geweest zijn (56). Fr. J. Kempe was brouwer, hij leverde dan ook bier. B. Vignaulx tenslotte voorzag de compagnie van een hoeveelheid vaten, zout en Canarische wijn. De Vanderheijdes zaten in het milieu van touw- en zeilmakers. Voor Daniel Vanderheijde liep het beroep van commissioneris trouwens fataal af. Soms kon de herverkoop zo nadelig uitvallen dat men voor financiële problemen kwam te staan. Men kon dan het surplus op het bedrag van de eerste koop niet betalen (57).

We hebben tussen deze mensen geen enkele aandeelhouders van de walvisvaartcompagnie teruggevonden. Daarin waren ze wellicht niet geïnteresseerd. Deze personen kwamen, zoals we voor een aantal aantoonden, vooral aan de bak als handelaars, ambachtshuizen of makelaars. Het betrof dus geen kapitaalverschaffers of aandeelspeculanten.

IV. 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.

(53) Eén maal treffen we Petrus Ferdinand Colins, uit Brussel, aan als afnemer van balein. Ene A. de la Foretry, uit Rotterdam, kocht acht vaten traan en twee "pakken" gesneden balein. F. Rycx was diens commissioneris.

(54) K. DEGRYSE, *De Oostendse Chinahandel...*, 183-193.

(55) K. DEGRYSE, *o.c.*, 183

(56) O. LE MAIRE, *Famille Hoys*. In: *Tablettes des Flandres*, dl. 4., blz. 218-266.

(57) K. DEGRYSE, *o.c.*, blz. 144. D. Vanderheijde kwam aan een "courtresse" - zo werd de ontstane schuld genoemd - van 13.103 fl. 9 st. 9 d.

Deze laatste was vooral toe te schrijven aan de successen van de Oostindische Compagnie. Er heerste een algemene sfeer van hoop dat de economie eindelijk weer eens welvaart zou brengen. Toch slaagden vele initiatiefnemers er niet in hun opzet te verwezenlijken. De meeste plannen eisten een enorm beginkapitaal. In dit kader bekijken we het mislukken van het oprichten van de walvisvaartcompagnie. Dit falen kennen we toe aan een wisselwerking van factoren. Die factoren waren zowel van externe als van interne aard.

DE EXTERNE FACTOREN

Vele financiers en/of kapitaalkrachtigen wensten een zekere waarborg vooraleer ze hun geld aan een zaak uitbesteedden. Riskante ondernemingen als dat van de walvisvaart stonden bij voorbaat al slecht aangeschreven. Daar komt nog bij dat in 1717 de Oostenrijkse keizer, onder druk van het buitenland, de Oostendse Compagnie opschortte. Het waren weer dezelfde voorzichtige kapitaalverschaffers die daarom beter op hun tellen gingen passen. Dit brengt ons bij de investeerders van de walvisvaartcompagnie, maar dat benaderen we bij de interne factoren. Naast het stroef verlopen van de kapitaalbreng, had de compagnie het nadeel geen succes te hebben met de jacht op walvissen zelf. De onervarenheid van onze zeelui op dit vlak was daarvan de grootste oorzaak. Men poogde dan ook de meest ervaren walvisaarders voor zijn kar te spannen, en ging daartoe over tot het verkiezen van San Sebastian als vertrekhaven boven de "eigen" Oostendse haven. Het mocht echter niet baten. Bovendien kwam de Spaanse regering roet in het eten gooien door de schepen een verbod van uitvaren op te leggen. Ook hier treft de compagnie geen schuld. Het zou wel haar einde betekenen.

DE INTERNE FACTOREN

Hierbij denken we voornamelijk aan de geïnteresseerden in de compagnie. De oprichter van het bedrijf kon, omwille van zijn functie wel rekenen op een uitgebreide kennissenkring, maar hij bleek anderzijds betrokken te zijn bij allerlei dubieuze zaken (cfr. supra). Toch slaagde hij erin de nodige personen aan te trekken om met zijn plan van start te kunnen gaan. Waarom deze mensen hun financiële steun verleenden is niet echt duidelijk, net zo min als de reden waarom de Sotelet zich met de zaak ophield. De meeste vennoten hoopten er in elk geval voordeel uit te halen. Daarbij verwijzen we naar de aandelenhandel (58). Na de opheffing van Oosterdse Compagnie bleken die aandelen enorm onderhevig aan wisselende koersen. Als men dus zijn papieren op het juiste moment verkocht, kon dit een fikse winst opleveren. Het zullen dan ook vooral speculanten geweest zijn, die in 1729 te Antwerpen werden aangetrokken om kapitaal in de walvisvaartcompagnie te steken. Voor hen was de walvisvaart op zich helemaal niet zo belangrijk. Toch moet erop gewezen worden dat er ook mensen bij betrokken waren die echt in het bedrijf geloofden. We denken hierbij in de eerste plaats aan de Schonamille, weliswaar geen aandeelhouder, die bijna tot het uiterste ging om de walvisvaart te steunen. Ook sommige kapitaalverschaffers die niet erg goed thuis waren in de aandelenhandel lieten zich vermurwen.

We leiden hieruit af dat van bij het oprichten van de compagnie het slagen van het opzet in de waagschaal werd gelegd. Het geheel van de hiervoor vermelde factoren had tot gevolg dat de compagnie slechts drie jaar effectief schepen ter walvisvaart kon uitzenden. De goede bedoelingen van sommigen ten spijt, was het project gedoemd tot mislukking.

(58) De handel in de aandelen van de compagnie hebben we hier niet kunnen behandelen.

SUMMARY

Because of the success of the Ostend Company a lot of companies were founded in the Southern Netherlands in the beginning of the 18th century. One of them was particularly engaged in the whale fishery, in those days a very risky undertaking. However if succesfully it could be extremely lucrative. In spite of the good intentions of some people the company did not succeed. After a few years already the activities ceased. Yet we think it is worth while to look at the matter further.

This article concerns especially the whale fishery itself, less the financial and administrative perils of the company.

RÉSUMÉ

Après les succès de la Compagnie d'Ostende, diverses autres compagnies furent créées aux Pays-Bas méridionaux au début du XVIIIe siècle. L'une d'entre elles se consacra à la chasse à la baleine, une entreprise hasardeuse à l'époque, qui pouvait néanmoins s'avérer très fructueuse pour la compagnie si tout allait bien. Malgré les bonnes intentions de plusieurs personnes, la compagnie ne sut pas atteindre ses objectifs et au bout de quelques années, elle cessa toute activité. Néanmoins, il nous semble intéressant de se pencher sur ce projet.

Le présent article est davantage centré sur la chasse à la baleine que sur les péripéties financières de la compagnie.