



Universiteit  
Leiden  
The Netherlands

## De vroege Nederlandse vaart op Straat Davis

Dekker, P.

### Citation

Dekker, P. (1979). De vroege Nederlandse vaart op Straat Davis. *Mededelingen Van De Nederlandse Vereniging Voor Zeeschiedenis*, 39, 15-55. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305586>

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305586>

**Note:** To cite this publication please use the final published version (if applicable).

24. Meus Gerritsz Mul	? - 1686	1665 - 1686	herv.
	17		
25. Pieter Claasz Oudestam	c. - 1724	1680 - 1684	'
	1647		
26. Willem Willemsz Pauw	? - 1688	1678 - 1688	'
27. Volkert Cornelisz Pijnappel	? - 1702	1680 - 1702	'
28. Pieter Woutersz Rentenier	? - 1685	1680 - 1684	'
29. Wouter Pietersz Rentenier	? - 1730	1707 - 1723	'
30. Claas Dirksz Rob	? - 1725	1692 - 1705	'
31. Reijlof Claasz Rob	c. - 1724	1705 - 1723	'
	1676		
32. Claas Sijmensen Roos	? - 1691	1673 - 1690	'
33. Claas Pietersz Smit	? - ?	1683 - 1696	doopsgez.
34. Evert Pietersz Smit	? - ?	1682 - 1684	'
35. Jan Pietersz Smit	? - 1713	1680 - 1695	'
	(?)		
36. Pieter Claasz Smit	? - ?	1658 - 1691	'
37. Tamis Jacobsz Smit	? - 1709	1696 - 1709	herv.
38. Teunis Claasz Spits	? - ?	1682 - 1685	vermoedelijk r.k.
39. Claas Pietersz Steenhuijs	? - 1728	1690 - 1711	herv.
40. Pieter Jansz Steenhuijs	1682 - 1751	1708 - 1714	'
41. Jan Cornelisz Tasman	1660 - 1710	1680 - 1710	'
42. Pieter Cornelisz Tasman	c. - ?	1679 - 1687	"
	1657		
43. Reijer Cornelisz Tasman	1673 - 1724	1703 - 1711	'
44. Wigger Pietersz Tasman	c. - 1708	1663 - 1690	'
	1638		
45. Doede Thoemsz	? - 1719	51675 - 1693	onbekend
46. Claas Pietersz Wolf	? - ?	1690 - 1691	mogelijk r.k.
47. Pieter Woutersz	? - ?	1684 - 1685	herv.

## De vroege Nederlandse vaart op Straat Davis

P. Dekker

In een aantal eerdere publicaties behandelde ik reeds de jaarlijkse Nederlandse ruilhandel met de Groenlanders, die veel eerder een aanvang nam dan de geregelde walvisvangst door onze schepen in het Arctische zeegebied ten westen van Groenland, Straat Davis. 1) Wanneer we het begin van een regelmatige, elk seizoen terugkerende, handel door een aantal schepen uit de Republiek moeten plaatsen, is vrij nauwkeurig af te leiden uit enkele reeds door mij in genoemde publicaties vermelde factoren. De belangrijkste is wel het request, ingediend op 8 december 1739 door de Gecommitteerden van de Groenlandse- en Straat Davids Visserij bij de Staten-Generaal der Verenigde Nederlanden. In dit request wordt verwezen naar een al eerder, in 1737, bij de Staten van Holland en West-Friesland ingediend dergelijk stuk met betrekking tot de belemmeringen die onze handel door de Denen in Straat Davis ondervond. 2) In dit request van 1737 werd een zinsnede opgenomen over de commercie in genoemde zeestraat, 'dewelke aldaar sedert meer dan vijftig jaaren met redelijk goed succes en voordeel vrij en onverhindert gedreven is geworden.....enz'. Rekening houdende met de omstandigheid dat het request bedoeld was om de aanspraken van de Nederlandse reders op een vrije handel met de Groenlanders kracht bij te zetten, door onder andere te wijzen op de lengte van de periode waarin reeds commercie langs de kusten van Straat Davis werd gedreven, mogen we zeker aannemen dat het tijdvak van 'meer dan vijftig jaaren' ruim genomen zal zijn en dat er voor 1680 geen sprake was van een geregelde handelsvaart, door meerdere schepen, vanuit onze Republiek. Daar in 1719, het eerste jaar waarover een lijst van de Straat Davisvaart is



Afb. 1 'Een Amsterdamer Galjoen gestrandt, geladen et glas en strop. Achter bergen den 31 December Anna 1710'. Deze afbeelding van Jacob Admiraal toont een éénmast koopvaardij-galjoen, zoals deze veelvuldig voor de ruilhandel op Straat Davis zijn ingezet. (Scheepvaart Museum Helsingör)

opgesteld, nog vijftien van de totaal zevententwintig uit ons land naar de westkust van Groenland gezeilde schepen een Terschellinger bevelhebber hadden en dit percentage van 55,5% in latere jaren geleidelijk afnam ten gunste van vooral de Amelanders, staat wel vast dat schippers van Terschelling ook voor 1719 een zeer belangrijke plaats bij de vaart naar de zeestraat innamen. In dat jaar was Amsterdam met achttien schepen verreweg de belangrijkste plaats van rederijvestiging voor de Straat Davisvaart. Dit zou gedurende de gehele 18e eeuw zo blijven. De vaart op de zeestraat is altijd in de eerste plaats een Amsterdamse aangelegenheid geweest, in vele jaren zelfs ook in absolute zin. 3) Hoewel in 1719 de overgang van ruilhandel naar walvisvangst reeds was ingezet in de zeestraat, bestond er toch nog een evident verschil met de arctische vaart ten oosten van Groenland, de zogenaamde Groenlandvaart. Deze laatste bediende zich in 1719 reeds lang van specifieke schepen voor de walvisvangst. De ijssvisserij vroeg om versterkte vaartuigen en deze hadden hun intree gedaan in de vorm van de bootschepen, de opvolgers van de aloude, smaller gebouwde fluiten. In genoemd jaar vinden we echter bij de Straat Davisvaart nog een groot aantal kleine schepen. Voor Amsterdam treffen we zelfs onder de achttien vaartuigen dertien schepen, die kleiner zijn dan 50 lasten en in 1722 nog 25 van de 17 uitgezeilde schepen. In laatstgenoemd jaar bedroeg het getal Groenlandvaarders kleiner dan 50 lasten vier van de 50 uitgezeilde Amsterdamse schepen. De oorzaak houdt direct verband met de omstandigheid dat de walvisvaart in Straat Davis haar oorsprong vond in de met kleine vaartuigen bedreven ruilhandel langs de Groenlandse westkust, die geleidelijk overging in walvisvangst met dezelfde scheepjes. Pas in 1726 bestaat 50% van de Amsterdamse Straat Davisvaarders uit schepen van 100 lasten en groter, de geëigende maat voor een specifieke walvisschip in die dagen. Vanaf dit jaar vormen deze vaartuigen een steeds grotere meerderheid en in 1737 bestaat 83,3% van de Amsterdamse schepen uit deze grote walvisvaarders. De oorspronkelijke ruilhandel met de Groenlanders



Afb. 2 'Een loodts galjoet vant eijlandt van der Schelling gestrandt achter Backum. De 28 februarij Ao. 1702', door Jacob Admiraal. Zeer zeldzame afbeelding van een vroeg 18e eeuwse loodsgaljoet van Terschelling, zoals deze ook op Straat Davis voeren. In tegenstelling tot de koopvaardijgaljoet van afbeelding 1 hadden de loodsgaljoeten geen zwaarden. (Scheepvaart Museum Helsingör)

langs Straat Davis werd echter bedreven met kleine buizen, koffen, hoekers en galjoten. 4) Onder dit laatste scheepstype bevonden zich ook de loods- of vissersgaljoten die gebruikt werden door de Terschellinger loodsen. Het is zeer waarschijnlijk dat het vooral deze loodsgaljoten zijn geweest die de geregelde commercie op Straat Davis zijn gestart. Het waren vaartuigen die in bezit waren van de eilanders zelf, die bijna zeker aanvankelijk ook voor eigen rekening ruilhandel in Straat Davis dreven en dus beslist niet altijd in opdracht van bijvoorbeeld Amsterdamse geïnteresseerden uitvoeren. We zien dit uitvoeren voor Terschellingse rekening nog in 1704 door de loodsgaljoet *De Visscher* van schipper Cornelis Evertsz., waar we nog nader op terugkomen.

#### De eerste reizen

In mijn publicatie in *It Beaken* 5) behandelde ik reeds de aanvankelijke belangstelling voor het arctische zeegebied ten westen van Groenland vanuit ons land, in het tijdvak 1613-1630. Het ging in die periode in de eerste plaats om het vinden van een noordwestelijke doorvaart naar Azië, na de mislukkingen in het noordoosten, maar daarnaast werd getracht handel te drijven met de 'wilden' in die gebieden. Ook speelden de legendarische goudmijnen die zich daar zouden bevinden, een rol. Schippers als Pieter Fransz., Wybe Jansz., Jan Jansz. en Marten Arendsz., benevens de cartograaf Joris Carolus en de kooplieden Dirk Adriaansz. Leversteyn met Engelbert Pietersz. van der Zee, waren in dit verband belangrijke figuren. Daar beide laatstgenoemden uit respectievelijk Delfshaven en Den Briel afkomstig waren en Joris Carolus in Enkhuizen domicilie hield, is het niet verwonderlijk dat we langs de Groenlandse westkust tot 65 graden N.B. op oude en hedendaagse kaarten, naast benamingen als Staaten Hoek, Mauritius Baay en Mr. Joris Bay (naar Joris Carolus), ook die aantreffen van Kaap Maelson (naar de Enkhuizer beijveraar van de eerste arctische ontdekkingsreizen, François Maelson), Kaap Briel, Brielse Haven, Delfs Punt en Delfshaven. Boven 65 graden N.B. komen we Nederlandse benamingen tegen die van veel later dateren en pas op de kaarten van de Terschellinger Louris Feijckes Haan, de Amelander Johannes Schuringa en de uit respectievelijk uit Krimpen aan de Lek en Delfshaven afkomstige commandeur Bruyn Ockersz. Hoogerseyl en Jacobus Groeneveld, uit de periode 1720-1725, voor het eerst voorkomen. In



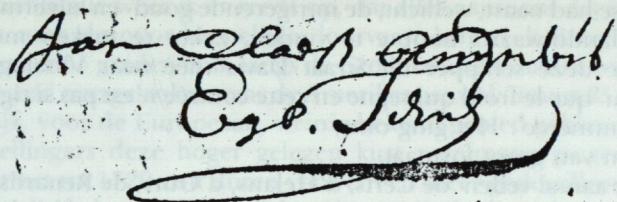
Afb. 3 De eerste detailkaart van Straat Davis, door de Terschellinger Louris Feijckes (Haan), uitgegeven door Gerard van Keulen te Amsterdam, nog in of kort na 1720. In 1728 werd deze kaart opgenomen in de bekende atlas 'De nieuwe groote lichtende Zee-fakkel...enz.' Deze 'Nieuwe platte paskaart van de Straat Davids...enz.' vertoont een aantal topografische benamingen die herinneren aan de Straat Davisvaart van Terschellinger schippers. (Foto Ver. Nederl. Historisch Scheepvaart Museum, Amsterdam).

bovengenoemde publicatie wees ik er reeds op, dat alles aantoonde dat in de periode van de ontdekkingsreizen naar de noordwestelijke doorvaart kennelijk door onze schippers niet hoger dan tot ongeveer 65 graden N.B. langs de Groenlandse westkust werd gezeild. Op deze hoogte, of eerder, werd overgestoken naar de Amerikaanse wal. Boven 65 graden N.B. is West-Groenland eigenlijk, voor de Europeaan, weinig bekend gebied gebleven tot rond dat 1680 vooral de Terschellingers deze hoger gelegen kust regelmatig gingen bevaren. Ook de omstandigheid dat het tot 1720 zou duren voor er een meer gedetailleerde kustkaart van dit gebied werd vervaardigd, door Louis Feijckes Haan, wijst in die richting. Deze kaart vertoont benamingen die in verband staan met Terschelling schippers, hun schepen of met hun gebeurtenissen, benevens met van Terschelling bekende geografische namen. Naast deze benamingen treffen we geen andere aan die herinneren aan vroeg 17e eeuwse reizen. Alles wijst er op dat het kustgebied boven 65 graden N.B. na 1630 weinig en in ieder geval niet regelmatig werd bevaren. Dit zal ongetwijfeld verband houden met het mislukken van de reizen naar een noordwestelijke doorvaart en omdat ook de ruilhandel en de speculatieve goudzoekerij weinig lucratief bleken, verflauwde de aandacht voor deze kusten. Dat er inderdaad niet of nauwelijks meer op Straat Davis werd gevaren, wordt ook aangetoond door het eerste teken van leven dat we na 1630 weer met betrekking tot de vaart op de zeestraat vernemen. Het gaat om een Franse publicatie van Charles de Rochefort, verschenen te Rotterdam in 1658 bij Louis de Poincy, genaamd: *Histoire naturelle et morale des Iles Antilles de l'Amérique.....etc.* 6) In dit boekwerk is op de pag. 188-204 de reis beschreven van de schipper Nicolas Tunes vanuit Vlissingen naar Straat Davis, in het voorjaar van 1656. Het schip was uitgerust door de Vlissingse burgemeester, lid van de Staten van Zeeland en afgevaardigde voor deze Staten bij de Staten Generaal, Cornelis Lampsins en andere Vlissingers, waaronder de kooplieden Biens en Sandra. Belangrijk is de mededeling dat het schip vertrok 'en intention de découvrir quelque nouveau commerce es terres du Nord.....' Het ging dus om de ontdekking van nieuwe handelsgebieden en dit wijst er op dat de commercie op de kusten langs Straat Davis toen nog zeker geen aanvang had genomen. In de laatste dagen van juni 1656 bereikte Nicolas Tunes de monding van de Baalsrivier (thans Godthaab Fjord) op 64 graden en 10 minuten N.B. en zeilde verder de Groenlandse westkust langs tot 72 graden N.B., vlak onder de Vrouwe Eylande. Naast de beschrijving van land en volk in het bezochte gebied treffen we in het boek ook de vermelding aan dat de schipper van het Vlissingse schip met bemanningsleden aan land ging. De letterlijke zeventiende-eeuwse Franse tekst luidt: "Le capitaine qui commandoit ce Navire de Flissingue, qui a fait depuis peu le voyage duquel nous avons tiré cette Relation, étant descendu à terre avec une partie de ses gens, & l'ayant soigneusement visitée, il y rencontra entre autres choses dignes de remarque, une veine d'une certaine terre brune, parsemé de paillettes luisantes & argentées, de laquelle il fit remplir une barrique pour en faire l'épreuve: mais après avoir été mise au creuset, on a trouvé qu'elle n'étoit propre qu'à encroûter des Boettes, & quelques autres menus ouvrages de bois, ausquels elle donne un fort beau lustre. Cet Indice laisse néanmoins quelque esperance, qu'on pourroit trouver des Mines d'argent parmy cette terre, si on avoit encore pénétré plus avant". Hier blijkt dus dat het schip een smeltkroes aan boord had en dat ook de Vlissingse reders hoopten op de ontdekking van de legendarische goud- en zilvermijnen. Helaas waren de gevonden zilverachtige schilvers, in een ader van bruine aarde, na verhitting dus slechts geschikt om bijv. houten voorwerpen van een sterk glanzende laag te voorzien. Kennelijk werd ingezien dat men geen zilver gevonden had en dat slechts de hoop bleef dat de mijnen toch in de buurt, verder landinwaarts, lagen. Verder had de schipper ook een soort woordenboekje samengesteld van de taal die de Groenlanders spraken. Deze taal komt in het door L. de Poincy uitgegeven werk wegens plaatsgebrek niet verder ter sprake. Belangrijk is echter de opmerking dat de inhoud van dit woordenboekje bewaard bleef 'jusques à ce qu'un second voyage qu'on projette pour ce d'étroit.....' Er was dus na thuiskomst van het Vlissingse schip, in het najaar van 1656 en vóór het verschijnen van genoemd boekwerk, in 1658, slechts sprake van een toekomstige tweede reis naar de zeestraat. Alles wijst er ook hier inderdaad op dat de vaart naar Straat Davis sinds 1630 vanuit onze Republiek niet meer bedreven was en dat de reis van het Vlissingse schip de belangstelling bij de reders weer voorzichtig had gewekt.

Deze verdere interesse had naast, wellicht, de intrigerende goud- en zilvermijnen, die Nicolas Tunes daar verder landinwaarts hoopte te vinden, zeker te maken met de lading aan ruilhandelswaren die deze schipper uit Straat Davis mee naar Vlissingen bracht. Deze artikelen toonden aan 'que le froid qui regne en cette contrée n'est pas si rigoureux, qu'il y ait gelé tute sorte de commerce'. Het ging om:

- 1) 900 robbevelen van groot formaat.
- 2) Een aanzienlijk aantal vellen 'de Cerfs, d'Helans, d'Ours, de Renards, de Lievres, & de Lapins', waarmee zeer waarschijnlijk de huiden van rendieren, elanden (muskusossen), ijsberen, poolvossen, poolhazen en hermelijnen zijn bedoeld.
- 3) 'Un grand nombre de precieuses fourrures de diverses Bestes à quatre pieds, qui sont toutes particulieres à cette region, & qui n'ont encore point de nom parmy nous'. (Welk kostbaar bont en welke viervoeters hier bedoeld zijn is onduidelijk daar, op de witte poolwolf en de lemming na, alle in aanmerking komende viervoeters reeds onder punt 2 zijn vermeld. Mogelijk worden vellen van dieren die op het Amerikaanse continent thuishoorden bedoeld? Dat zou kunnen betekenen dat het Vlissingse schip ook de overzijde van Straat Davis bezocht.)
- 4) Bundels baleinen van groot formaat.
- 5) Kledingstukken van Eskimo's, zowel uit bont als uit vogelhuiden en blazen van vissen vervaardigd.
- 6) Eskimo wapens, als pijlen en bogen.
- 7) Tenten, draagzakken, manden en andere huishoudelijke goederen.
- 8) Een aantal kajaks (bootjes voor één man) en een umiak, zijnde een grote boot van 45 voet lengte, bestemd voor het vervoer van ongeveer 50 vrouwen.
- 9) 'Mais ce qui étoit plus rare & de plus précieux, c'étoit une quantité bien considerable de ces dents, ou cornes de ces Poissons qu'on appelle Licornes de mer, qui sont estimées les plus grandes, les plus belles, & le mieux proportionnées, de toutes celles qu'on veu jusques à present'. De toen vrij zeldzame, grote, narwaltanden vormden het kostbaarste deel van de lading. Verder staat vermeld dat er enkele naar Parijs en andere Europese steden waren verzonden om een plaats te vinden in 'des plus curieux cabinets', maar vooral om, zoals in Duitsland en Denemarken, te dienen als geneesmiddel tegen vergiftiging. De narwaltand kreeg namelijk dezelfde heilzame werking toegeschreven als de hoorn van het legendarische landdier, de eenhoorn, waarvoor de narwaltand ook veelvuldig werd verkocht. De onbekendheid met deze tanden elders in Europa en de alleenhandel van de Nederlanders op West-Groenland zorgden er voor dat de legende van de eenhoorn onze Straat Davisreders nog tot in de achttiende eeuw goed van pas kwam. De tanden van de narwal zouden aanvankelijk tot de belangrijkste producten van de ruilhandel in Straat Davis behoren.

De reis van het Vlissingse schip in 1656 is, zoals boven gesteld, bijna zeker de eerste tocht na de periode van de ontdekkingsreizen vanuit onze Republiek geweest. Het ging immers onder andere om het vinden van nieuwe handelsgebieden in het noorden. Behalve curiosa als kleding, vaartuigen en gebruiksvoorwerpen bracht Nicolas Tunes dus ook een lading robbevelen, bont van landdieren, baleinen en narwaltanden mee. Deze door ruilhandel verkregen producten stonden hoog aangeschreven in de Europese commercie en de reis van het Vlissingse schip moet voor de reders toch voordelig uitgepakt hebben. Het is daarom merkwaardig dat de Straat Davisvaart slechts langzaam op gang komt. Is er in de periode 1656-1658 nog slechts sprake van een mogelijke tweede reis naar de zeestraat, over een eventuele doorgang van deze tocht is zelfs niets bekend. Mogelijk hebben er teleurstellende reizen plaatsgevonden of staken de zeeoorlogen met de Engelsen een spaak in het wiel; een feit is dat de reizen naar de zeestraat een zeer incidenteel karakter behielden en waarschijnlijk plaatsvonden door enkele schepen als afwisseling met reizen naar andere handelsplaatsen in het noorden, zoals IJsland, de Fairöer eilanden, Lapland en mogelijk de noordelijke oostkust van het Amerikaanse continent. Een aanwijzing voor een dergelijk handelsgedrag zijn twee reizen door het scheepje *De Engel Gabriël*, groot 34 lasten, vanuit Amsterdam. In juni 1675 trad een koopman uit de IJ-stad, Egbert Schut, op als bevrachter van dit schip. De verhuurder van



Afb. 4 Signaturen van de verhuurder van het scheepje 'De Engel Gabriël', voor een reis naar Straat Davis, de Edammer Jan Claesz. Bruynvis en die van de huurder en een van de eerste Amsterdamse reders op de zeestraat, Egbert Schul(te). (Gem. Arch. Amsterdam, Not. Arch. inv. nr. 3864, akte van 12 juni 1675)

*De Engel Gabriël* was Jan Claesz. Bruynvis uit Edam. Het schip zou 'zeijlen om de Noort in de Straet Davids en alsulcke andere plaetse als het de commandeur of commies goet en raetsaem duncken zal.....'. Het doel van de reis was 'visschen handelen en negotieren'. Daar hier sprake is van een commandeur of commies is er geen twijfel mogelijk dat *De Engel Gabriël* ook voor de walvisvangst was uitgerust en dat met 'visschen' hier inderdaad de jacht op de walvis is bedoeld. We zullen zien dat deze term bijv. ook in overeenkomsten betreffende een gezamenlijke vaart van meerdere schepen naar Straat Davis in die zin werd gebezigd. We moeten echter wel aannemen dat de walvisjacht een bijkomende activiteit is geweest in het geval dat de ruilhandel teleurstellend zou verlopen, maar toch staat het dus vast dat *De Engel Gabriël* in 1675 al op een gelijke wijze was uitgerust als de latere kleine schepen van, vooral, Terschellinger schippers. De bevelhebber leidde veelal zowel de commercie als de walvisjacht, maar het kon, zoals nog zal blijken, ook voorkomen dat er zowel een schipper als een commandeur aan boord was op deze scheepjes. We kunnen dan niet anders concluderen dan dat de leiding bij beide activiteiten in verschillende handen was. De koopman Egbert Schut(te), afkomstig uit Diepenheim, was tabakverkoper-grossier op de Zeedijk en dus ook al vroeg in de vaart op Straat Davis geïnteresseerd. (Verband met tabaktransport uit Noord-Amerika?) De huurprijs van *De Engel Gabriël* bedroeg 575 gulden voor deze reis naar de westkust van Groenland. 7) Het is opvallend hoe laat in het jaar *De Engel Gabriël* naar de zeestraat vertrok. In de bloeitijd van de ruilhandel, na 1680, zeilden de schippers nooit na de Mei-maand uit.

In het jaar 1678 voer *De Engel Gabriël* ook naar het noorden, maar het doel was toen IJsland. Op 7 mei van genoemd jaar verliet het scheepje, onder bevel van de 'schipper en coopman' Cornelis Poulusz., uit Amsterdam, gelijk met de Groenlandse vloot van walvisschepen, het Texelse zeegeat. *De Engel Gabriël* was geladen met koopmansgoederen, die op IJsland werden verhandeld tegen vis. Na thuiskomst verklaarden schepelingen dat 'voor haer vertrek en ook geduijrende de gansche reijse' het schip niet dicht was geweest, waardoor er waterschade aan de lading was opgetreden. 8) Interessant is het om te weten dat reeds in 1645 een schip *De Engel Gabriël* door de Amsterdamse koopman François van der Linde werd bevracht naar IJsland of de Faeröer eilanden. Dit schip was toen eigendom van Cornelis van Santen, reder te Bergen in Noorwegen. Het is zeker niet onmogelijk dat het in 1675 en 1678 om hetzelfde en dan naar de Republiek verkochte scheepje ging, te meer daar *De Engel Gabriël* in laatst genoemd jaar niet meer in zo'n beste staat was. Schepen met een ouderdom van 30 jaar waren ook toen beslist niet zeldzaam. 9) De schipper Cornelis Poulusz. is waarschijnlijk dezelfde als de in de Sonttolregisters vermelde Cornelis Paulsson uit Edam. Deze laatste voer in 1669 reeds voor Deense rekening naar IJsland. Daar *De Engel Gabriël* in 1675 eigendom was van de rederij van Jan Claesz. Bruynvis uit Edam is de kans groot dat het om dezelfde, toen in Edam woonachtige, schipper gaat.

Hoe het ook zij, vast staat in ieder geval dat in 1675 en 1678 een zelfde schip, met mogelijk ook dezelfde bevelhebber, reizen naar Straat Davis en IJsland maakte. Voor de tocht naar de zeestraat werd de bevelhebber 'commandeur' genoemd en voor de IJslandvaart treffen we hem aan als 'schipper'. Dit wil zonder twijfel zeggen dat er op de reis naar de zeestraat rekening gehouden werd met walvisvangst en op de tocht naar IJsland uitsluitend met handel. Hoe de walvisvangst met deze zeer kleine vaartuigen plaatsvond wordt verklaard door de omstandigheid, dat deze gebeurde rond het eiland Disko, dicht onder de kust. De

geharpoeneerde walvissen werden, evenals de Groenlanders dit deden, naar de wal geboegseerd en met hoog water droog gezet. Het afspekken gebeurde dus, evenals bij de zeventiende-eeuwse baaivisserij rond Spitsbergen, niet langs zij de schepen, maar aan de wal. Op deze wijze was het mogelijk om ook met de kleine ruilhandelsvaartuigen walvisvangst te bedrijven. Na 1680 verliepen de vangsten door deze kleine schepen echter in zo verre gemakkelijker dat er toen veel meer handelaren in de zeestraat waren en er veelal voor de afvaart of bij aantreffen in Straat Davis door twee of meer bevelhebbers een contract werd aangegaan om de jacht en/of commercie samen te bedrijven. We treffen daar nog voorbeelden van aan. In dat geval waren er meer manschappen en sloepen ter beschikking om het karwei te klaren. Indien de kleine bemanningen van de handelsscheepjes, zoals ongetwijfeld voor 1680 het geval was, veelal alleen op jacht moesten, stonden ze voor een niet geringe opgave. In het jaar 1675 werd er nog een scheepje naar Straat Davis uitgereed en wel door de Zaandamse rederij van Vegter Gerritsz. Ouwekees. Het betrof de *Doghboot*, onder bevel van schipper Jan Frederiksz. Dogger uit Grootebroek. Op 9 april 1675 verliet het schip Texel om op de achttiende van die maand bij de Shetland eilanden door een Frans schip te worden genomen. Daar Jan Frederiksz. Dogger 'schipper' wordt genoemd, zal ook hij vooral handel met de Groenlanders hebben willen drijven. 10)

#### *Terschellinger loodsen.*

Het is opvallend dat we in de schaarse bronnen van voor 1680 nog geen Terschellingers aantreffen. Straat Davis heeft toen, zoals eerder gesteld, bijna zeker deel uitgemaakt van een 'pakket' bestemmingen in het noorden en werd stellig niet jaarlijks door dezelfde schippers en schepen bevaren, zoals na 1680. Waarschijnlijk was de zeestraat toen ook nog de minst gekozen bestemming van genoemde totale noordelijke handelsvaart, in tegenstelling tot bijv. IJsland, zodat een bepaalde schipper slechts incidenteel, of nooit, in de zeestraat kwam. Hoewel bij deze totale noordelijke handelsvaart ook zeker Terschellingers betrokken waren (IJslandvaart), hadden zij zeker niet de overhand. Waarom het juist deze eilanders zijn geweest die in de periode 1680-1735 absoluut domineerden bij de Straat Davisvaart moet verklaard worden uit het fenomeen van de loodsgaljoten. Deze vaartuigen waren eigendom van de Terschellingers zelf en werden in de eerste plaats gebruikt voor het beloodsen van het Vlie. Daarnaast werden de loodsgaljoten echter veelvuldig ingezet voor bergingswerk en assistentie aan in moeilijkheden verkerende schepen, terwijl de loodsen in slappe tijden ook de kustvisserij bedreven. Vooral het bergingswerk en de hulpverlening waren activiteiten die een welkome aanvulling op de loodsgelden mogelijk maakten. Dit was echter vooral werk voor het winterseizoen. In de zomermaanden konden de loodsen uitstekend een bijverdienste gebruiken en de Straat Davisvaart bood deze gelegenheid. Deze vaart moest immers juist in de periode april-september bedreven worden, tijdens de arctische zomerperiode en was bovendien een ongebonden vaart, die geen goed opgezet commercieel apparaat vereiste. Het betrof immers de eenvoudigste vorm van negotie, namelijk ruilhandel met de zogenaamde 'wilden' van West-Groenland. Een belangrijk voordeel was ook dat deze handel weinig kapitaal vereiste en ook daardoor kon worden opgezet door de Terschellinger loodsen zelf. De ruilhandelartikelen vergden geen grote investeringen en er kon worden gevaren op dezelfde basis als bij het loodswerk, namelijk zonder gage met uitsluitend de baten van de reis als inkomen voor de schepelingen. Op deze wijze kon er vrij risicoloos worden uitgezeild en dreigden eigenlijk alleen, de niet geringe, gevaren van de zee. Omdat er echter niet in het ijs werd gezeild, maar de open kusten bij Disko werden opgezocht voor het drijven van ruilhandel, waren de risico's niet zo veel groter dan die voor de kleine handels- en vissersschepen naar bijv. IJsland en zeker ook niet groter dan voor het bergingswerk tijdens zwaar weer bij de Waddeneilanden. Het uitzeylen met de kleine loodsgaljoten bracht immers overal buitengaats, voor onze begrippen althans, grote risico's mee. Juist omdat Straat Davis bij de handelsvaart vóór 1680 nog slechts incidenteel werd bezocht, ligt het voor de hand dat de Terschellinger loodsen daar hun kans zagen, wellicht aangestoken door eilandgenoten die een toevallige reis naar de zeestraat maakten met een schipper van de noordelijke handelsvaart, die anders ook op IJsland, Lapland en de Faröer eilanden voer.

Dat de loodsgaljoten de sleutel tot de oplossing vormen wordt eveneens aangetoond door het nabijgelegen Vlieland. Ook dit was een loodsstation voor de scheepvaartroute door het Vlie en is slechts door dit zeegat van Terschelling gescheiden. Hoe kon Terschelling dan de Straat Davisvaart zo in eigen kring bedrijven, zonder grote concurrentie van de Vlielandse loodsen te ondervinden, die immers over dezelfde eigen galjoten beschikten? De oorzaak werd gevormd door de walvisvaart in het oude vangstgebied ten oosten van Groenland, de zogenaamde Groenlandvaart. Tot omstreeks 1719 vormde juist het Vlie de zeer scherpe oostgrens van het gebied dat grote belangen had bij de equipering van de Groenlandvaarders. Vlieland was in de zeventiende eeuw een van de grootste commandeursbastions voor de walvisvaart, terwijl de belangen van Terschelling en de oostelijker gelegen Westfriese eilanden nog klein waren. Daar de bevelhebbers veelal vooral hun belangrijkste schepelingen uit de eigen omgeving haalden, konden de Vlielandse loodsen vanouds in de slappe zomermaanden zeer goed terecht op de Groenlandvaart. Dit gebeurde ook in grote aantallen. Hetzelfde speelde in dat andere zeer grote commandeursdomicilie, Den Helder/Huisduinen. Ook daar mnsterden loodsen in alle, meestal hoge, rangen aan boord bij de eigen bevelhebbers en behoeften de loodsschuiten in de zomer niet voor ander werk te worden ingezet. Op het loodsstation Petten echter, dat, in verhouding tot het grote aantal loodsen in het dorp bij de Hondsbossche, weinig Groenlandse commandeurs telde, was, evenals op Terschelling wèl behoefte aan extra werk in de zomermaanden. Dit is de reden dat ook de Pettemers, naast het monstren op haringbuizen, de Straat Davisvaart gingen bedrijven. Het dorp werd zo het belangrijkste domicilie van ruilhandelaren op de zeestraat buiten Terschelling en later Ameland, al stonden de belangen in geen verhouding tot, vooral, Terschelling. Bij dit alles speelde ook nog de normale, grote, concurrentie van het loodsstation Terschelling tegenover Vlieland en Den Helder/Huisduinen tegenover Petten. Tussen de loodsendomicilies voor dezelfde zeegaten heerste nu eenaal een enorme 'broodnijd'. De loodsen moesten, omdat het aanbod van assistentie veelal groter was dan de vraag, zeer attent zijn op voor de zeegaten bestemde schepen. Dit gaf veel strijd te zien tussen, vooral, de loodsschuiten van de verschillende domicilies. Deze concurrentie heeft zich zonder twijfel ook doen voelen met betrekking tot de Straat Davisvaart van Terschelling en Petten. Vlieland en Den Helder/Huisduinen werden eigenlijk al van nature zo veel mogelijk buitengesloten als er voordeel viel te behalen. De loodsen konden inderdaad 'uitlandig' gaan varen en bijv. monstren op een Groenlandvaarder of uitzeilen op een galjoot naar naar Straat Davis als ze hun 'Ordonnantie op de pilotage' of 'boekje'samen met hun loodsenpenning of 'loodje''inleverden bij hun baljuw/schout of 'officier'. Na thuiskomst werd dan opnieuw examen afgenomen door een 'overman' in het bijzijn van genoemde baljuw/schout. Na bevredigend resultaat kreeg de loods zijn penning en ordonnantie terug. Het zal de loodsen beslist niet al te moeilijk gemaakt zijn, daar velen een dergelijke reis maakten en ook de overlieden zelf niet zelden 'uitlandig'voeren". Door de scherpe scheiding die het Vlie vormde met betrekking tot de gebieden die grote belangen hadden bij de equipering van walvisvaarders op de aloude Groenlandvaart, ten oosten van Groenland, breidde de vaart op Straat Davis zich later bij de ruilhandel en/of walvisvangst vooral uit naar de oostelijk van Terschelling gelegen eilanden Ameland en Borkum. Onmogelijk is het natuurlijk niet, maar het lijkt niet waarschijnlijk dat de vernoemde goud- en zilvermijnen langs Straat Davis ook een rol gespeeld hebben bij de opkomst van de Terschellinger ruilhandel vanaf 1680. De incidentele reizen naar de zeestraat door Europeanen, die toen reeds ongeveer honderd jaar eerder waren begonnen, hadden met betrekking tot edele metalen steeds teleurstellende resultaten gehad en de notarile stukken geven geen enkele aanleiding om te vermoeden dat er vanaf 1680 nog ergens sprake was van goud- of zilverkoorts. De vermoede voordelige handel met de Groenlanders zal bijna zeker direct al de drijfveer zijn geweest van de eerste geregelde vaart op de zeestraat.

#### *Herinneringen aan de straat Davisvaart.*

Aan vroegere contacten met de bewoners van Groenland worden we onder andere herinnerd door O. Dapper, in de in 1663 te Amsterdam verschenen 'Historische beschrijving der Stadt Amsterdam', die een kajak in IJ-stad tegenkwam<sup>12</sup>). Verder hingen er aan de zoldering van



Afb. 5 Afbeelding van een Groenlander in een kajak. (*Histoire naturelle et morale des Îles Antilles de l'Amérique*, Rotterdam, 1658, pag. 193)

het voorportaal in het Admiraliteits Magazijn te Amsterdam een uit hout vervaardigd beeldje van een 'Straat Davidsmaantje' en zijn kajak. De overlevering wil dat beide zaken gesneden zijn naar aanleiding van het feit dat een Groenlander aan boord kwam bij Michiel de Ruyter. Dat moet dan, alhoewel dit zeer onwaarschijnlijk is, gebeurd zijn, toen de latere Admiraal in de periode 1630-1639 een tweetal reizen naar Jan Mayen maakte, als stuurman op de Zeeuwse walvisvaarder *De Groene Leeuw*.<sup>13</sup>)

*De Denen.* Er werd vóór 1680 ook al af en toe voor Deense rekening een schip naar Straat Davis gezonden. Dat is niet zo verwonderlijk daar immers al sinds de kolonisatie van Groenland, vanuit IJsland, door Erik de Rode met Vikingschepen, in 981, de Denen aanspraken maakten op Groenland. Sinds de onverklaarbare verdwijning van de kolonies in de loop van de 14e eeuw hadden zij zich echter weinig aan het immense eiland gelegen laten liggen en beperkte het contact zich tot de reizen van een enkel schip uit, voornamelijk, Bergen in Noorwegen, toen deel uitmakend van het Deense koninkrijk. Een van deze schippers was de Nederlander 'Jan de Brouwers' van Rotterdam, die in de Maasstad gewoon Jan Brouwer heette. Hij trad in dienst van de Bergense koopman Jorgen Thormhlen, die waarschijnlijk ook, met de familienaam Termeulen, uit onze Republiek stamde. Deze verwierf, in 1671, met enkele andere kooplieden uit zijn stad, van de Deense regering de rechten voor de walvisvangst in de Groenlandse wateren. In de periode 1673-1676 werden er toen drie walvisschepen uitgezonden. Kennelijk hadden de Bergense kooplieden ook de vangst op het oog ten westen van Groenland, in Straat Davis, want in 1673 of 1674 werd Jan Brouwer met een lading bestaande uit uitneembare houten huizen naar de zeestraat gestuurd om daar een overwinteringsplaats voor de bemanningen van de walvisschepen te bouwen. Er kon dan zo vroeg mogelijk in het voorjaar met de vangst worden begonnen. Zeer interessant is de mededeling dat Jan Brouwer vijftien reizen naar Straat Davis had gemaakt en dus waarschijnlijk daardoor was uitgever door de Bergense kooplieden. Brouwer zal een van de allereerste Nederlandse schepelingen zijn geweest die na de reis van het Vlissingse schip onder Nicolas Tunes de zeestraat bezocht. Mogelijk voer hij ook onder laatstgenoemde schipper. Het staat in ieder geval vast dat Brouwer na 1656 bijna jaarlijks op Straat Davis moet hebben gevaren op een van de weinige Nederlandse schepen. De Rotterdamse schipper is nooit met zijn lading huizen in Straat Davis aangekomen, want zijn schip werd door de Duinkerkers opgebracht. Toen na diplomatiek overleg het vaartuig en de bemanning werden vrijgelaten was het enthousiasme van Thormohlen voor een walvissation langs Straat Davis dusdanig afgenomen dat er geen

verdere pogingen werden ondernomen<sup>14</sup>). Ten onrechte stelt Gad in zijn boekwerk 'The History of Greenland' dat Brouwer, na het opbrengen van zijn schip, in Duinkerken stierf.

#### Rotterdamse vaart op Straat Davis

In de vroegste notarile akte die gevonden werd omtrent de Rotterdamse Straat Davisvaart, in 1690, duikt Jan Brouwer weer op. Hij was toen schipper op het bootscheepje *Margrieta* en op 26 mei van genoemd jaar, toen de akte passeerde, reeds vertrokken voor een reis naar de zeestraat. Brouwer was uitgevaren in opdracht van de rederij van de koopman Quirijn de Visscher in de Maasstad, die zelf voor 3/16 participeerde in schip en lading 'ofte het cargasoen'. Een part van 1/16 was in handen van Mr. Archibald Hope, eveneens koopman in Rotterdam. Daar de Bergense koopman Thormhlen tot 1688 actief was in de arctische vaart bestaat de mogelijkheid dat Jan Brouwer na zijn verblijf in Duinkerken, in 1673/74, nog meerdere malen vanuit Bergen naar Straat Davis is uitgezeild en na deze periode in de Noorse stad voor genoemde Rotterdamse rederij ging varen. Het staat in ieder geval vast dat toen Brouwer in 1690 weer vanuit zijn oorspronkelijke woonplaats naar de zeestraat uitzeilde, hij reeds een groot aantal vaarten naar de Groenlandse westkust achter de rug moest hebben. Daar de eerste notarile akte met betrekking tot de Straat Davisvaart vanuit Rotterdam van 1690 dateert, mogen we er van uitgaan dat de regelmatige vaart vanuit de Maasstad toen nog in de beginfase verkeerde. De rederij van Quirijn de Visscher, die tot de dood van de koopman in 1723 geïnteresseerd bleef in de vaart op Straat Davis, zal een van de allereerste Rotterdamse rederijen zijn geweest die zich met de geregelde vaart op de zeestraat bezighield. Nog tot 1726 bleef de rederij onder de naam 'Wed. Quirijn de Visscher en Zoon' bij de vaart op de zeestraat betrokken. Belangrijk is ook de mede geïnteresseerde van 1690, Mr. Archibald Hope, als zoon van de Schotse koopman Henry Hope, in 1664 te Rotterdam geboren reder, was koopman op Engeland en Ierland<sup>15</sup>). Verder zal nog blijken dat het in de Maasstad vooral de kooplieden op Ierland zijn geweest die interesse kregen in de Straat Davisvaart. Mr. Archibald Hope zal in 1690 een van de eersten zijn geweest<sup>16</sup>). In 1693 treffen we een notarile akte aan over het schip *Catharina* dat vanuit Rotterdam naar de zeestraat zou vertrekken, met aan boord als stuurman Bartholomeus Daniels, een gewezen schipper. Deze machtigt de Rotterdamse koopman Isaac de Winter om de schippersgage te innen van een vorige reis bij de reder Daniel de la Motte, eveneens uit de Maasstad. Isaac de Winter zal wel de boekhouder van de rederij zijn geweest die de *Catharina* naar Straat Davis zond.<sup>17</sup>

Een akte uit 1696 vermeldt vervolgens dat op 21 mei 1695 uit 'de riviere de Maas' gezeild was naar Straat Davis, 'in compagnie van eenige Groenlandse schepen en de vier Straet Davidsvaarders', het buisschip *Goutse Sonneblom* van schipper Jacob van der Linden, woonachtig te Rotterdam<sup>18</sup>). Andere schepelingen op genoemde buis waren onder andere stuurman Hendrick Cornelisz. de Zeeuw, van Vlaardingen, en bootsman Sander Laers die, evenals de schipper, in Rotterdam woonachtig was. In totaal is hier dus sprake van vijf voor Straat Davis bestemde schepen en het lijkt waarschijnlijk, daar er vanwege de zeeoorlog tussen Engeland en Nederland enerzijds en Frankrijk anderzijds kennelijk ook hier sprake was van gezamenlijk uitzeeilen, dat deze vijf vaartuigen ook het totale aantal Rotterdamse Straat Davisvaarders was dat in 1695 uitvoer. Franse kapers, onder wie de zeer gevreesde Jan Bart van Duinkerken en de zijnen, maakten immers de zeën tot in het arctische gebied onveilig. Bij de Rotterdamse schepen voor de zeestraat bevond zich ook de buis *Apolonia*, onder schipper Baerthout Jacobsz. Leuter, eveneens woonachtig in de Maasstad. Schipper Jacob van der Linden besloot, aangekomen in Straat Davis om op 23 juni 'in de mond van de rivier Bals op de hoogte van vier en sestigh graden om de Noord' schriftelijk contract te maken met de genoemde bevelhebber Baerthout Leuter. Dit gebeurde aan boord van de buis *Apolonia*, in bijzijn van stuurman de Zeeuw en de stuurman van de *Apolonia*, Willem Schouten. Er was sprake van een contract betreffende 'gemeenschap van negotiatie en visscherij' en we moeten vaststellen dat ook hier duidelijk blijkt dat deze schepen ook toen al zowel handel als walvis-, walrus-, of robbvangst op het oog hadden<sup>19</sup>). Het contract vermeldde ook de bepaling dat 'als van elkander af zoude raken zij elkaer weer zouden opsoeken op hoogte 71 graden of anders op thuisreis weer bij Balsrivier'. Er werd door beide schepen dus ook hier al gevaren tot

benoorden het eiland Disko en het staat dus vast dat het handels- en walvisjachtgebied zich in 1695 al uitstrekt van de monding van de Baalsrivier (Gothaab Fjord), op ruim 64 graden N.B. tot de later als Stukkende Jacobs Bocht bekende inham, op ongeveer 71 graden N.B. Dit zou tot het einde van onze vaart, voorzover die ruilhandel tot hoofddoel had, even voor 1760, het belangrijkste gebied blijven.

Ondanks het in genoemd contract gestelde vond er naderhand geen ontmoeting meer plaats tussen Van der Linden en Leuter. Eerstgenoemde zeilde uit Straat Davis en kwam op 25 augustus in Londonderry in Noord-Ierland om vandaar naar Rotterdam terug te keren, waar de *Goutse Sonneblom* op 6 januari 1696 behouden aankwam. 'De boekhouder en medereder' van dit schip was de Rotterdamse koopman Gerard Han, terwijl Aelbert Reynen, eveneens koopman in de Maasstad, 'reder en eygenaar' van de *Apolonia* was. De thuisgebrachte lading van de *Goutse Sonneblom* uit Straat Davis bestond uit:

300 baerden (maet)

184 kleine baerde

1 bossie stucken van baerde

1 bossie boscop baerdjes (boscop\$butskop)

16 Eenhoorn, so groot als kleyn

5½ ton Traenspeck

Het in Londonderry ingeladene staat hier buiten. Alleen hetgeen in Straat Davis was 'gevangen en genegotieerd' werd vermeld in verband met de afhandeling van de voor gezamenlijk rekening door de *Apolonia* en de *Goutse Sonneblom* gedane vaart in Straat Davis. Hier was een geschil over ontstaan<sup>20</sup>). Kennelijk was er dus ook inderdaad sprake van 'gevangen' walvissen en we moeten aannemen dat de '5½ smalton Traenspeck' de spekopbrengst bedroeg van een gedode, kleine walvis, namelijk een butskop! Interessant is verder dat de *Goutse Sonneblom* na het vertrek uit Straat Davis koers zette naar Noord-Ierland en daar eveneens handeldreef. Evenals de eerder genoemde Mr. Archibald Hope was dus ook de Rotterdamse Straat Davisreder Gerard Han geïnteresseerd in de handel op Ierland.

Bij de vijf op 21 mei 1695 uit de Maasmond gezeilde Straat Davisvaarders bevond zich tenslotte ook het hoekerschip *De Hoop* onder de Terschellinger schipper Reindert Feickes, wiens zoon Feicke Reinse in de jaren 1721-1722 voor de Amsterdamse rederij van Johannes de Wit als bevelhebber ook op de zeestraat ging varen. Mogelijk was schipper Reindert Feickes een broer van de Terschellinger bevelhebber op Straat Davis en cartograaf Louis Feickes (Haan). Als stuurman op *De Hoop* voer eveneens een Terschellinger, namelijk Dirk Cornelisz. (Kater). Hem zullen we later weer tegen komen. Het blijkt dus dat toen ook al Terschellingers op de Rotterdamse Straat Davisvaart voeren, hoewel verreweg de meesten voor Amsterdamse rederijen naar de zeestraat gingen varen. Zij zullen oorspronkelijk op de loodsgaljoten van het eiland naar Straat Davis zijn gezeild en later, als bekenden met de vaart op de zeestraat door vooral Amsterdamse, maar dus ook Rotterdamse rederijen als hogere schepelingen op Straat Davis zijn aangenomen. Andere bemanningsleden op *De Hoop* waren onder andere de matrozen Gysbert Jacobse uit Maassluis en Paulus Trommel 'woonende op Swijndregt'. Reders van de hoeker waren de Rotterdamse kooplieden Ary de Ruyter, Gilbert Stewart, Egbert en Pieter Edens. Ary, alias Adriaan, de Ruyter zou tot 1721 in de vaart op de zeestraat geïnteresseerd blijven en was ook een van de eerste Rotterdamse Straat Davisreders. Gilbert Stewart zal ongetwijfeld van Britse afkomst en ook belanghebbende in de Ierse commercie zijn geweest.

De hoeker *De Hoop* zette koers naar Straat Davis en voer 'na haare handelinge hebbende verrigt' vandaar naar Limerick in Ierland. In deze plaats aan de rivier de Shannon kreeg de hoeker nog 'een ladinge booter en 2 a 3 packen met manufacturen' aan boord. Op of omtrent 18 november 1695 vertrok schipper Reindert Feickes uit Limerick met, naast de in deze plaats ingenomen lading, ook 'het ingehandelt cargaison in de Straat Davids' om vervolgens 'haare reijse te vervorderen naar Oostende ofte ter Veer'. De hoeker zou dus nog niet thuisvaren, maar daarentegen nog Oostene of Veere aandoen. Hier hebben we weer te maken met een totaal ander reispatroon dan bij de Amsterdamse Straat Davisvaart, want de Rotterdamse commercie op de zeestraat maakte in ieder geval aanvankelijk deel uit van een rondvaart

waarin voornamelijk Ierse, maar ook Franse en andere havens opgenomen konden zijn. Deze havens werden dus aangelopen na het vertrek uit Straat Davis, maar voor de thuiskomst. Bij de grotere Amsterdamse handelsvaart op de zeestraat keerden de schepen in alle gevonden gevallen eerst terug naar de IJ-stad om pas daarna, in de periode september/november veelal, een wijnreis naar Frankrijk (Bordeaux en omgeving) te maken of om ook wel uit te zeilen voor een Oostzeevaart. Pas later, in de achttiende eeuw, zien we dit Amsterdamse vaarpatroon ook meer bij schepen uit de Maasstad. Wat de reden is van dit aanvankelijk afwijkende vaargedrag is niet geheel duidelijk, maar zal ongetwijfeld te maken hebben met de omstandigheid, dat commercie op de zeestraat in Rotterdam van het begin af de belangstelling had van de kooplieden op Ierland en zo ook ingepast werd in de Ierlandvaart. Het gevolg was dat er toen vrij gemakkelijk nog meer commercie aan deze vaart werd gekoppeld en er een complete rondvaart kon ontstaan. Daar de handel op Ierland veel meer een Rotterdamse dan een Amsterdamse aangelegenheid was, kon genoemde rondvaart via Ierland in de Maasstad ook gemakkelijker ontstaan.

De hoeker *De Hoop* zou nooit in Oostende of Veere aankomen, want het noodlot sloeg toe. Op 11 december, nadat het schip rondom Schotland de Noordzee was binnengevaren, werd *De Hoop* de gehele dag door een Duinkerker kaper nagejaagd, 'tot op drie vademen onder het Eijland van ter Schelling toe'. Hier was de diepgang te gering voor de kaper en kon *De Hoop* voor anker gaan. De volgende dag kwam er een loods aan boord die de hoeker het Amelander Gat binnenbracht, 'tot binnen het tweede dorp'. Op 17 december lag *De Hoop* daar nog steeds voor anker toen 'om klokke seven uijren' in de avond, toen de Terschellinger stuurman Dirk Cornelisz. Kater wacht had, plotseling een Schiermonnikogier snik opdook, bemand met veertien Duinkerkers en de stuurman van de snik. De hoekerbemanning werd overrompeld en het schip buitgemaakt. De volgende dag moest de Schiermonnikogier *De Hoop* uit het Amelander Gat in zee brengen. Daar kon de hoekerbemanning met de Schiermonnikogier stuurman op de snik overstappen en naar Terschelling zeilen. Schipper Feickes en stuurman Kater kwamen zo wel op een onverwachte en onplezierige wijze op hun geboorteeiland aan<sup>21</sup>).

Hoe normaal de vaart op Ierland inderdaad voor de Rotterdamse Straat Davisvaarders in die jaren was, bewijst het feit dat de ons bekende Baerthout Jacobsz. Leuter met zijn schip *Apolonia* ook al, op 8 december 1696, in het Ierse Limerick een lading in kreeg (22). Hoe het samenwerken door twee schippers in Straat Davis ging wordt fraai uiteengezet in de scheepsverklaring van de schepen *Apolonia* en *Cooperen Bergh*, in 1700 (23). Jacob Tomesse, die als bootsgezel had gevaren op de buis *Apolonia*, onder bevel van schipper Tomas Sanderse, legde een getuigenis af over de Straat Davisreis van genoemd schip. (Eerder troffen we de *Apolonia* aan onder schipper Leuter.) Dit gebeurde op verzoek van 'de heer Aelbert Reijne, Coopman binnen Rotterdam' en we moeten aannemen dat deze nog steeds reder en eigenaar van de *Apolonia* was. Jacob Tomesse deelde mee dat de schipper Tomas Sanderse (zijn vader) op 'St. Jansdag' (dus op 24 juni) in Straat Davis 'compagnieschap gemaakt had' met de Terschellinger schipper Dirk Cornelisz. Kater, die we eerder al als stuurman aantreffen bij zijn eilandgenoot Reindert Feickes, in 1695. Kater voer in 1700 als bevelhebber op de uit Amsterdam gezeilde Straat Davisvaarder *Cooperen Bergh*. De genoemde bootsgezel verklaarde verder dat hij door zijn schipper Sanderse werd overgezet op het schip van Kater 'omme van alle de handeling van hem Cater een nette memorie off aantekeninge te houden'. Met dezelfde bedoeling werd Claes Janse, bootsgezel op de *Cooperen Bergh*, overgezet op de *Apolonia*. Tomesse deelde ook mee dat er 'compagnieschap van samenhandeling' was gemaakt. De afspraak was dat schipper Sanderse 'om de Suyd' en Dirk Kater 'om de Noord' zou trachten handel te drijven, en dit gebeurde. Jacob Tomesse verklaarde ten overstaan van de notaris dat het volgende door Kater na de overeenkomst was gehandeld:

"336 maet baerden

12 Eenhoorns

30 Reevelle

40 Zeehonde velle, daaronder gerekent een landt honde vel'

(Met dit laatste vel zal zeer waarschijnlijk een vel van de poolwolf zijn

bedoeld. Met 'reevelle' werden rendierhuiden aangeduid.)

De controle op de ingehandelde zaken was kennelijk nauwkeurig geschied, want Jacob Tomesse verklaarde dat 'het selve gehandelde door hem depositant benevens des stuurman Reindert Evelen perfect is nageteld en besonder geleyt te weten dat van schipper Cater al voorens en eer hij de gemeenschap met zijn depositants schipper Tomas Sanderse gemaekt hadde is gelegd geworden onder de kabels en touwen, en al 't geen nae sijn depositants overgaen op het schip van Dirk Cornelisse Cater is gehandelt agter de mast en wel behoerlijk gesepareert'. Dirk Kater vertrok vervolgens op 3 augustus uit de Zuidbaai, een belangrijk verzamelpunt van thuisvarende schepen, zonder Tomas Sanderse en zijn schip *Apolonia* nog verder te hebben gezien en ving, na nog handel te hebben gedreven om de zuid, de thuisreis aan. Half september kwam de *Cooperen Bergh* behouden in Amsterdam aan. Jacob Tomesse ontving daar van de reders van deze koopvaarder voor 3 maanden en 8 dagen gage en vertrok vervolgens naar Rotterdam, waar hij Aelbert Reynen mededeling deed over het door Kater ingehandelde en de reeds te Amsterdam ontvangen gage.

De op de *Apolonia* overgezette bootsgezel Claes Janse verklaarde dat hij op dit schip zuidwaarts was gezeild om te handelen en dat het resultaat was:

'15 maet baerden

15 zeehonde velle

5 reevelle

1 eenhoorn

wat potskop baerden'

Claes Janse deelde ook mede dat zij veel mistig weer hadden en 'eens in perijkel geweest om schip te verliese'. Zij hadden op de afgesproken tijd schipper Kater niet in de Zuidbaai aangetroffen en hem daarna gezocht 'om de Noort'. Toen zij ook daar de *Cooperen Bergh* niet aantroffen hadden ze 'een-teken gelaten om de Noort waar Schipper Cater zoude come weeten waar sij te vinde waren'. Ongelukkigwijze kwa Kater echter niet op die plaats 'omdat hij daer geen handeling gehadt hadde en dat hij soude gaen om de Zuit'. Op 20 juli vertrok schipper Sanderse vervolgens uit de Zuidbaai en had toen '10 a 12 dagen tussen de wal en het ijs gekruist met perijkel het schip te verliesen'. Het Rotterdamse schip verliet toch nog behouden de zeestraat en zette koers naar het Franse Bordeaux waar de *Apolonia* op 4 september arriveerde. Pas daarna werd de thuishaven Rotterdam opgezocht waar schipper Sanderse eveneens behouden aankwam.

Uit het bovenstaande kunnen we enkele belangrijke zaken voor de vroege Straatvaart vaststellen:

- 1) Ook hier voer een Amsterdamse koopvaarder direct uit straat Davis naar de IJ-stad terug, terwijl een Rotterdamse vaartuig een rondvaart maakte. (In dit geval via Bordeaux).
- 2) Het was kennelijk gebruikelijk om in geval van een 'compagnieschap' lagere schepepingen uit te wisselen om controle uit te oefenen op de ingehandelde waren. De verdere gage werd in dat geval betaald door de rederij van het schip waar de schepeling op overging.
- 3) Spek was toen nog een klein ruilhandelsartikel en dit gaf de Rotterdamse schepen mede de mogelijkheid om een rondvaart te maken. Spek dat, vooral in warmere streken, snel in kwaliteit achteruit gaat, zou, in grotere hoeveelheden, een reis via bijv. Bordeaux onverantwoord lang hebben gemaakt. Het gebeurde namelijk veelvuldig dat de ruilhandelaren dan pas na de jaarwisseling in de Maasstad terugkeerden. Toen het spek in de achttiende eeuw steeds belangrijker werd, liepen deze rondvaarten ten einde.
- 4) De belangrijkste ingehandelde waren bestonden uit walvisbaarden, bont van land- en zeezoogdieren en narwaltanden

Dat de rondreizen van de Rotterdammers later inderdaad verminderden, wordt ook aangetoond door de Amelander Teunis Dogger, die na terugkeer uit Straat Davis in de Maasstad, op 3 oktober 1715 word bevracht voor een reis 'uyt de Maze na Bajonne' om het schip *Clasina* daar te 'beladen met wijnen'. De bevrachters waren de Rotterdamse kooplieden Jean en Dirk Seelen. (Eerstgenoemde was nog tot 1727 reder op Straat Davis).

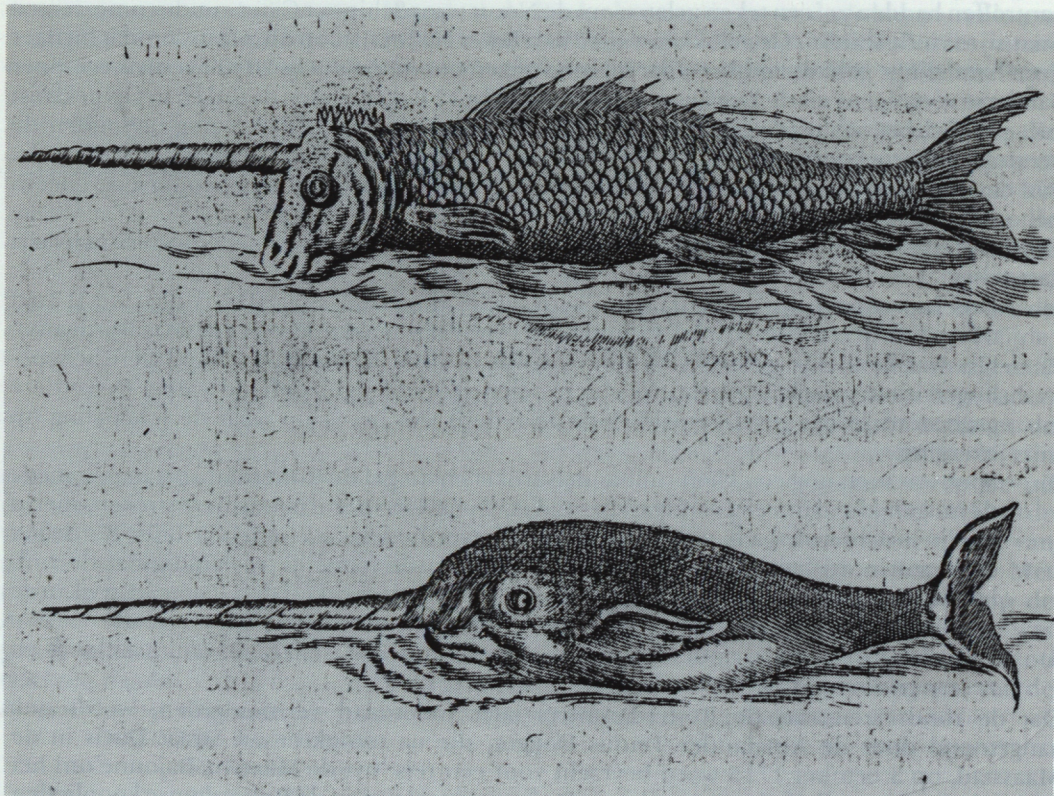
Rond 1715 zal het patroon van de Rotterdamse commercievaart op de zeestraat al in

hoofdzaak een zelfde vorm hebben aangenomen als die vanuit Amsterdam. De belangrijkste oorzaak zal in de toename van spek als ruilhandelsartikel en ook als jachtbuit moeten worden gezocht. Het was van groot belang dit eerst thuis te brengen.

Mijn standpunt hierover wordt mede versterkt door de vaart die de Terschellinger Cornelis Sjoukes met het buisschip *Juffrouw Catharina* in 1715 vanuit de Maasstad naar Straat Davis maakte. Dit schip 'en inhebbende cargazoen' vertrok 'op of omtrent den 19 April' uit de Maas 'om aldaar hun in hebbende cargazoen te verhandelen'. Duidelijk is hier dus sprake van uitsluitend commercie en men had dus geen walvisvangst op het oog. Toen de Terschellinger een week of zeven in de zeestraat 'gehandelt' had, ontmoette hij zijn eilandgenoot Sjouke Douwes, schipper op de Amsterdamse Straat Davisvaarder *De goede Coopman van Middelburg* en tevens ruilhandelaar. Samen besloten de Terschellingers aan land te gaan op de breedte tussen 65 en 66 graden. Hier liep de *Juffrouw Catharina* op een 'blinde klip' en bleek, ondanks alle moeite om het vaartuig vlot te krijgen, reddeloos verloren. Het restant van het 'schips-cargasoen' benevens de ingehandelde waren werden geborgen in *De goede Coopman van Middelburg*. Deze laatstgenoemde ingehandelde artikelen bestonden uit:

'omtrent dertig vaaten speck  
omtrent vijftig Reevelen  
omtrent tweehondert & vijftig robbevellen  
omtrent hondert vossevelen  
omtrent vijftig walrustanden  
en een walvisbaard'

We zien dus dat Cornelis Sjoukes 30 vaten spek had ingehandeld, naast de gebruikelijke andere waren. Het spek was in 1715 kennelijk al een volwaardig ruilhandelsartikel in de



Afb. 6 Twee voorstellingen van de 'eenhoorn'. De bovenste afbeelding vertoont een visselichaam met de kop van een landdier en de hoorn op het voorhoofd geplaatst. De onderste tekening geeft een betere weergave van deze walvissoort, met de hoorn als stootand, zoals dit bij de narwal inderdaad het geval is. (*Histoire naturelle et morale des Iles Antilles de l'Amerique*, Rotterdam, 1658, pag. 188)

zeestraat geworden. Opvallend is verder dat de Terschellinger, ondanks zijn succesvolle handel, geen enkele narwaltand in had, maar daarentegen wél 50 walrustanden aan boord nam. Omdat de narwaltanden ook later nauwelijks meer worden vermeld lijkt het waarschijnlijk, dat er rond 1715 al niet meer zo veel waarde werd gehecht aan de heilzame werking van de 'eenhoorn' en dat daardoor de prijs van deze tanden niet zo aantrekkelijk meer voor de reders was. Een andere mogelijkheid is dat de tanden van dit ook toen beslist niet algemene zeezoogdier langs de kusten van de zeestraat schaars waren geworden. In ieder geval kwam er een vervangingsartikel voor de narwaltanden en dit bestond uit ingehandeld spek van vooral walvissen, maar ook van walrussen en robben. Los van deze zaak staat de grotere activiteit die de ruilhandelaren in die periode voor de walvisjacht ten toon spreidden. Ook deze intensievere jacht had natuurlijk grotere ladingen spek tot gevolg. Cornelis Sjoukes kwam met zijn bemanning op het schip van zijn eilandgenoot Sjouke Douwes behouden in Amsterdam aan 24).

Dat een 'compagnieschap' als tussen Tomas Sanderse en Dirk Cornelisz. Kater. In 1700, toch moeilijkheden kon geven, ondanks de wederzijds ter controle overgenomen schepelingen, wordt aangetoond door een tweetal notariële stukken. Hieruit blijkt dat de Rotterdamse koopman Aelbert Reynen, als reder en eigenaar van de *Apolonia*, de Amsterdamse kooplieden Albert en Otto Doornekroon procuratie gaf om van Dirk Cornelisz. Kater, gewezen schipper van de *Cooperen Bergh*, genoegdoening te verkrijgen met betrekking tot de in 1700 in Straat Davis ingehandelde waren. Op 23 augustus 1702 verklaarde de Amsterdamse koopman Adolph Moses zich tot 'borg en principale debiteur voor de persoon van Dirk Cornelisz. Cater', als de laatste in gebreke mocht blijven. Albert Doornekroon zou op zijn beurt, na een

*Dirck Cornelisz. Kater*

Afb. 7 Handtekening van de vroege Terschellinger bevelhebber op Straat Davis, Dirk Cornelisz. Kater, (Derck Cornelien Kater). (Gem. Arch. Amsterdam, Not. Arch. inv. nr. 6761, pag. 1036, d.d. 23 augustus 1702)

arbitrale uitspraak over de kwestie, zo nodig Dirk Cornelisz. Kater genoegdoening verschaffen. Een en ander was het gevolg van een vonnis van de 'Ed. achtb. Heeren Scheepenen' van Amsterdam d.d. 11 oktober 1701 waarbij Kater verplicht werd aan Aelbert Reynen 'behoorlijke verantwoordinge, Rekeninge en bewijs van de verrigtinge en Negotiatie te doen' over de reis van 1700. Adolph Moses en de Doornekroons benoemden tot arbiters in de kwestie Thomas Gales en Harke Hilbrantsz 25). Pas op 26 februari 1707 deden de arbiters uitspraak en wel ten nadele van de Terschellinger Kater. Zij verklaarden dat deze schipper aan Aelbert Reynen moest voldoen een bedrag van 'drie hondert ses en twintig gulden, veertien stuivers en agt penningen'. De reden van de zeer late uitspraak door de arbiters 'wordt verklaard uit de mededeling dat Kater ook nog een bedrag van 40 gulden moest betalen 'ter sake en wegens 't arresteren en gijselen van deze schipper. Hij had kennelijk niet willen meewerken aan het onderzoek en was vervolgens vastgezet. De voorgeschoten onkosten voor dit hardhandige ingrijpen, groot 40 gulden, moest de Terschellinger ook nog voldoen aan Aelbert Reynen, die wel veel geduld moest uitoefenen om de Terschellinger op de knieën te krijgen. Het lijkt erop dat Kater zelf de rederij van de *Cooperen Bergh* vertegenwoordigde en daardoor ook zelf financieel aansprakelijk werd gesteld. Dit zou kunnen betekenen dat Kater belangrijk medereder was van zijn schip. Dit in tegenstelling tot Tomas Sanderse, die immers in eerste instantie werd vertegenwoordigd door de 'eijgenaer van den scheepe de *Apolonia* en zelf niet direct bij de kwestie betrokken was 26).

#### De loodsgaljoet 'De Visscher'

In de verhandeling van de door mij als Terschellinger thuisgebrachte en tot heden nog steeds veel te onbekende publicist en cartograaf Louris Feijckes Haan, genaamd: 'Beschrijving van de Straat Davids,.....enz.', bij Gerard van Keulen, Amsterdam, 1720, wordt een aantal wederwaardigheden van Terschellinger schippers in Straat Davis behandeld. Het eerste geval betreft 'Kornelis Evertsz van der Schelling' die in 1704 met 'een loots galjoet bemand met zes koppen

'naar de zeestraat voer om 'handeling te dryven'. Behalve de schipper bevond zich volgens Haan nog de stuurman, de kok, twee matrozen en de zoon van de schipper, als scheepsjongen, aan boord. In de Noord Baai, vlak bij de grote inham ten zuiden van Disko, kwamen een groot aantal manlijke Groenlanders aan boord. In plaats van te handelen vermoordden ze aan dek van de loodsgaljoot tenminste drie schepelingen, onder wie de schipper, diens zoon en de kok. Twee matrozen konden benedendeks de moordpartij ontlopen en joegen uiteindelijk de 'wilden' op de vlucht met de schoten van een donderbus. Aan dek gekomen ontdekten de beide bootsgezellen niet alleen dat de Groenlanders alles 'wat los of vast' zat geroofd hadden, maar zij vonden ook de lijken van de schipper en zijn zoon, terwijl het lijk van de kok in het water dreef. De stuurman was spoorloos verdwenen en werd ook later niet gevonden. De beide matrozen geloofden toen dat de Groenlanders hem 'levendig of dood hadden meede genomen'. De loodsgaljoot werd zo goed en zo kwaad het ging onder zeil gebracht en voer weg van de onheilsplaats. Na twintig mijlen ontmoetten de beide matrozen een buisschip dat ook voor de ruilhandel naar de zeestraat was gekomen. Van dit vaartuig kon nog een schepeling worden overgenomen en de galjoot zette toen koers naar het vaderland, met een driekoppige bemanning. Het lukte de kleine equipage inderdaad het scheepje tot in de Noordzee te brengen, maar daar sloeg het noodlot weer toe en werd de galjoot opgebracht door een Franse kaper. Tenslotte deelt Haan ons mee dat het lichaam van de stuurman, samen met dat van de kok, na twee jaar op een eiland werd teruggevonden en aldaar 'ordentelijk begraven'. De Terschellinger publicist en cartograaf bevestigt dus hier ook de dood van de stuurman, zodat slechts twee matrozen de ramp overleefd zouden hebben.

In twee Amsterdamse notariële akten wordt melding gemaakt van bovenstaande galjoot en aan de hand van deze stukken konden enkele zeer interessante zaken achterhaald worden. Het blijkt dat de ramp in 1704 betrekking had op de loods- en vissersgaljoot *De Visscher*. Op 16 oktober van dat jaar verschenen Willem Jellesz. en Trijntje Pieters 'wonende op der Schelling, soo voor haar selven als last en procuratie hebbende van de reders en eijgenars van t galjoot schepie *de Visscher* en desselfs lading...', voor notaris S. van Sevenhoven in de IJ-stad. Verder blijkt uit hun verklaringen dat de galjoot 'door een Seeuwse kaper op de reyse is hernomen en tot Vlissingen opgebracht' en dat 'daer commandeur en schipper voor haar vertrek na de Straat Davits' te Amsterdam een bedrag van f. 600 op bodemerij, tegen 20%, hadden opgenomen. Uit dit alles blijkt onomstotelijk dat we hier inderdaad te maken hebben met de galjoot die in 1704 de rampzalige reis naar de zeestraat maakte. De schipper blijkt Cornelis Evertsz. Kip te hebben geheten en het scheepje werd uit de handen van de Franssen hernomen en te Vlissingen binnengebracht. De reders en eigenars waren Terschellingers, wat gebruikelijk was voor een loodsgaljoot van dit eiland. Zeer verrassend is echter dat er naast de schipper ook een commandeur aan boord was en wel de ons wel bekende Terschellinger Dirk Cornelisz. Kater. De laatste zou dus bij een eventuele walvisjacht de leiding hebben en *De Visscher* had dus kennelijk ook vangstbenodigdheden aan boord. We moeten aannemen dat Haan in zijn publicatie met de stuurman deze, dus ook 'commandeur' genoemde, Dirk Cornelisz. Kater heeft bedoeld. Daar die, zoals hiervoor medegedeeld, nog in 1707 in leven was moet echter ook Kater de moordpartij in de zeestraat hebben overleefd en dus aan de Groenlanders zijn ontkomen. Het na twee jaar gevonden lichaam kan dus niet van de stuurman, alias 'commandeur', zijn geweest. Daar niemand van de zes-koppige bemanning anders nog met Kater identiek kan zijn geweest moet Haan hier dus eenvergissing hebben begaan. Dit is wel merkwaardig, daar Kater een eilandgenoot was.

Het blijkt dat de bodemerij werd gegeven door de Amsterdamse koopvrouw Annetje Cornelis. Het betrof dus hier een schuldbekentenis van f. 600, waarbij de bodemerijgeefster het risico van de zee droeg en daarvoor een opgeld van 22% vroeg na behouden terugkeer. Mogelijk leverde Annetje Cornelis voor dit geld ook geheel of gedeeltelijk de ruilhandelsartikelen aan *De Visscher*. De bodemerij werd door deze koopvrouw op schip en lading gegeven en we moeten aannemen dat we hier met een zeer belangrijke vorm van geldlening tegen premie bij de vroege Straat Davisvaart van Terschelling te maken hebben. Bodemerij verschaft immers de weinig kapitaalkrachtige Terschellinger reders van loodsgaljoten toch de

mogelijkheid om bijv. ruilhandelsartikelen voor de Straat Davisvaart in Amsterdam in te kopen, onder verband van schip en lading en met het beding dat als het schip niet thuis zou varen er geen terugbetaling van het geleende bedrag plus het opgeld behoefde plaats te vinden. Dat er een opgeld van 22% werd gevraagd toont aan dat de vaart op Straat Davis als een vrij riskante aangelegenheid werd gezien. Het 'risico of avontuur van de zee' was inderdaad niet gering bij reizen naar de arctische zeestraat, maar in het opgeld zal natuurlijk ook de oorlogstoestand met Frankrijk een rol gespeeld hebben 27).

Uit de Admiraliteitsarchiever van Zeeland over de periode 24 september- 20 december 1704 blijkt dat de Terschellinger galjoot niet in eerste instantie door een kaper was hernomen, maar door een visserspink, onder bevel van Willem Boone 28). Boekhouder van de pink was Theodorus van Aller. Na de herneming uit Franse handen zette Willem Boone één man over om samen met de zeer kleine galjoetsbemanning 'De Visscher' naar Vlissingen te brengen. Dit gelukte kennelijk niet al te best, want toen er na enige tijd een Vlissingse kaper 'van sijne Commissie voorsien sijnde, met behulp van 16 a 18 schuijtluiden van Vlissingen, het selve had geabordeert, daar op vindende buijten de daar op bescheijden en varende manschap, een der matroosen van den opgemenen Boone, die niet in staat was om t selve schip in salvo te brengen....', werd er assistentie verleend. Kapitein van de kaper was Leijn Janssen en de boekhouder Huijbregt Janssen de Haze. Na het binnenlopen van

*De Visscher* in Vlissingen bleek dat Theodorus van Aller geenszins van plan was de geboden hulp te erkennen. Het gevolg was dat, toen de galjoot bij laag water aan de grond lag, er een aantal bij de assistentie betrokken Vlissingers op *De Visscher* oversprongen en genoegdoening eisten. Uiteindelijk eiste ook nog de bevelhebber van het schip 'De Rooseknop', bevelhebber Deserbies, zijn deel. Deze had namelijk 'tot de herneming van gedagte galliot schip merkelijk gecontribueert', zoals ook door het Admiraliteitscollege werd erkend. Deze laatste assistentie bij de daadwerkelijke herneming uit Franse handen zal de verklaring zijn van de omstandigheid dat een visserspink in staat was een vijandelijke kaper de buit te ontnemen. Om de reeds nat geworden lading van de galjoot verder tegen bederf te vrijwaren kreeg, in afwachting van de verdere financiële afwikkeling, Theodorus van Aller toestemming tot het lossen van *De Visscher*. Op 4 oktober kwam er ook vergunning van het Admiraliteitscollege om de galjoot en de geloste waren te verkopen. Op 20 oktober bleek echter dat genoemde boekhouder een accoord had bereikt met de naar Vlissingen gekomen vertegenwoordigers van de eigenars van *De Visscher* en van de bodemerijgeefster. Dit waren Douwe Wijbrechts (zeer waarschijnlijk van Terschelling afkomstig) en Cornelis Alberechtsen Coek, van Amsterdam, zoon van de bodemerijgeefster Trijn Cornelis. Voor terugaaf van de galjoot zouden deze vertegenwoordigers een bedrag van 66 pond Vlaams, 13 schellingen en 4 penningen, (zijnde exact f. 400,-) aan Theodorus van Aller voldoen. Op 21 oktober werd er met betrekking tot de lading van *De Visscher* te Vlissingen 'vendu gehouden'. De specificatie van deze verkoop is bewaard gebleven 29). We hebben hier te maken met een zeldzaam stuk aangaande de lading van een Straat Davishandelaar. De galjoot 'De Visscher' had namelijk niet alleen geruilde producten aan boord, maar ook, door het abrupte afbreken van de ruilhandel vanwege de moordpartij, nog een deel van het oorspronkelijke cargasoen. Ook de vermelde verkoopprijzen zijn interessant. Ze zijn ook opgegeven in ponden Vlaams, schellingen en penningen. De omgerekende prijzen staan achteraan in de onderstaande kolom vermeld:

	ponden Vlaams	schellingen	penningen	Omgerekend
142 pond eenhoorn	28	13	11	f. 173,00
(hier worden de narwaltanden dus in gewicht opgegeven en niet in aantal.)				
72 pond eenhoorn	9	15	--	f. 58,50
(deze tanden waren kennelijk kleiner of van mindere kwaliteit doordat ze afgebroken waren. In het laatste geval werden de stukken veelal fijngemalen en in poedervorm als geneesmiddel verkocht.)				
58 walrustanden	1	--	--	f. 6.00
80 balklatten	1	7	6	f. 8.70
250 delen	9	16	9	f. 59.70

200 sparren	5	1		f. 30,30
50 rendiervellen	98	10	10	f. 52,00
648 pond balein	22	2	10	f. 133,60
(hoewel ook deze baarden in gewicht zijn opgegeven wordt apart vermeld dat het hier gaat om baarden van '20½ pro cento', dus van 20½ in 100 pond. Hieruit blijkt dat 'De Visscher' ongeveer 133 baarden had ingehandeld.)				
103 robbevellen	8	3	1	f. 49,00
niet genoemd aantal kleine vellen		10	6	f. 3,60
14 oxhoofden traan	37	18	4	f. 227,80
(een oxhoofd traan had een inhoud van ongeveer 220 liter.)				
52 messen				
		13		
		4		
		f. 4,30		
partij kramerij	2	10	10	f. 16,00
partij kramerij		16	8	f. 5,60
(Deze 'kramerij' bestond uit allerhande snuisterijen die tegen een gering bedrag werden ingekocht en toch in hun verscheidenheid een belangrijk handelsartikel voor de 'wilden' waren.)				
500 messen	2	6	--	f. 13,80
11 koperen ketels	2	1	--	f. 12,30
16 lege oxhoofden	1	11		f. 9,30
2 oxhoofden bier	2	4	2	f. 13,40
			totaal	f. 876,90

Zeer belangwekkend is het nergens eerder bij de Nederlandse straatvaart aangetroffen ruilhandelartikel 'hout'. Daar hier dit hout staat omschreven als balklatten, delen en sparren is er geen twijfel mogelijk aan de toepassing van dit product. Het werd langs de kusten van Straat Davis toegepast door de Groenlanders bij de bouw van onderkomens. Haan vermeldt in zijn geschrift dit hout niet als handelsartikel en vermeldt in het kader van de bouw van 'huizen en woningen' alleen: 'De daken der huizen worden gemaakt, (by gebrek van hout, het welk hun menigwerf gebeurt), van Walvisribben en kaakebenen, en ook zommige stukken hout, indien ze 't hebben, dewelke zy dwars op de muuren leggen, gelyk men by ons de balken doet, en onder ieder balk in het midden eenen stut, om aldus het doorbuigen, en het breeken dier balken te beletten, en ze beleggen voort dan de daken met stukken hout langs heenen, zo veel ze nodig achten, dewelken ze aanstondes met aarde zooden digt maaken.....'. Verder vermeldt de Terschellinger dat 'als de schepen komen, en wanneer de warmte begint te naderen, ofte genaken, vluchten, of verlaaten ze dien tyd hunne huizen, dewelken zy voor het meerdergedeelte boven afbreeken, ofte sloopen, om het hout daar van mede te neemen, om elders zich daar mede weder te bedienen'. Hout was dus een kostbaar goed voor de Groenlanders dat zij dan ook mee namen als ze hun onderkomens sloopten ten tijde van de aankomst van de Nederlandse ruilhandelaren. In de zomermaanden verbleven de 'wilden' in tenten die volgens Haan als volgt werden gemaakt: "Hebben een stuk hout, tot de kap, van 2 a 3 voeten lang, daar in 6 a 8 a 10 gaten, waar toe zy sparren hebben, die daar met de boven-enden inpassen en insluiten, zetten dan de onder-enden van de sparren een stuks weegs van elkanderen, en trekken daar dan vellen van Zeehonden over heenen.....". Ook voor de tentenbouw werd dus hout gebruikt en de 'sparren' die *De Visscher* vervoerde, worden door Haan ook genoemd. Uit het voorgaande is het inderdaad allerminst verwonderlijk dat de ruilhandelaren voor de commercie ook hout meenamen naar de zeestraat, maar Haan zwijgt hier over. De Terschellinger noemt wel koperen ketels, witte en bonte hemden, lensen om geharpoeneerde walvissen te doden en snuisterijen als kralen, spelden en naalden. Maar mogelijk liet Haan enkele handelsartikelen bewust onvermeld, omdat hij immers zelf

belanghebbende in deze ruilhandel was en ook met teleurstelling in zijn geschrift van 1720 moet constateren, dat door "de meenigvuldige vaart of navigatie, die wij voor het tegenwoordige op dat land doen, wy hebben daar door ons zelve in den grond gevaaren'. Uit een andere gedrukte bron worden we wel vollediger ingelicht, maar dit betreft een boekwerk van de Noorse prediker Hans Egede, de grote animator en voorman van de hernieuwde kolonisering van West-Groenland vanuit Europa, in 1721 30). Egede schrijft in dit ook in onze taal verschenen werk, dat in de periode 1721-1736 voor de Deense ruilhandel de belangrijkste artikelen van het cargasoen waren: rokken en hemden van wit, blauw, rood of gestreept lijnwaad en wol; messen; handzagen; naalden; vishaken; brillen; spiegels en houtwaren 31). Deze laatste bestonden volgens Egede vooral uit 'ribbetjes', sparren, planken en kisten. Verder waren gewild bij de Groenlanders, volgens Egede: koperen ketels en pannen, tinnen borden en schotels. Op genoemde artikelen zat bij handel, volgens Egede, 'veel winst'. Wat vanaf 1721 voor de Denen gold zal ongetwijfeld ook al eerder voor de Hollanders hebben gegolden en deze artikelen zullen ook het hoofdbestanddeel in de cargasoenen op onze schepen hebben uitgemaakt. Hout verzamelden de Groenlanders dus niet alleen als aangespoeld zeegoed van het Amerikaanse continent, zoals wel beweerd wordt, maar hun boomloze kusten werden reeds ver voor Egede door onze handelsschepen van hout voorzien. Als bij de Groenlanders door de Denen voor bovenstaande artikelen ingeruilde producten noemt de Noorse prediker in zijn boekwerk: walvispek, walvisbaarden, eenhoorns, rendier-, vosse-, en robbevellen. Dit zijn inderdaad, in de periode na de komst van Egede op Groenland, ook de producten die de Nederlandse ruilhandelaren uit Straat Davis meenemen, alhoewel de 'eenhoorns' in die periode zeer waarschijnlijk een zeer klein artikel zijn geworden.

Er zijn een aantal belangwekkende zaken te distilleren uit de verkoopspecificatie betreffende de lading van 'De Visscher':

- 1) Het enorme prijsverschil tussen de narwaltanden (eenhoorns) en de tanden van de walrus. (Indien we de walrustanden op gemiddeld 2½ kg. per stuk rekenen en de narwaltanden in gewicht bij elkaar tellen komen we, indien we het pond\$Amsterdamse pond stellen, op een prijsverhouding per pond van ongeveer 54 : 1 in het voordeel van de narwaltanden. Dit dankzij vooral de toegeschreven geneeskundige werking van de 'eenhoorn'.)
- 2) De waarde van de robbevellen ten opzichte van de rendiervellen, die voor eerstgenoemde op de helft van die van de rendiervellen te stellen is.
- 3) Het hoofdbestanddeel van het cargasoen dat bestaat uit hout voor de bouw van onderkomens voor de Groenlanders. Dit hout werd dus niet alleen als drijfhout verzameld langs de kust, maar ook in het begin van de achttiende eeuw al aangevoerd door de Nederlandse schepen. Haan noemt in zijn geschrift dit hout niet als handelsartikel.
- 4) De aanwezigheid aan boord van *De Visscher* van veertien exhoofden traan in samenhang met de zestien lege oxhoofden lijkt het er op of de Terschellinger galjoot deze oxhoofden in 1704 meeneemt naar Straat Davis om spek of traan in te bergen en dat de vaten niet alle zijn volgeraakt. Dat de traan in het cargasoen is meegenomen naar de zeestraat kunnen we gevoegelijk uitsluiten. De Groenlanders wonnen de traan immers zelf uit het spek. Of dit echter in grote hoeveelheden en anders dan voor eigen gebruik plaatsvond is uiterst twijfelachtig. Zowel Haan als Egede vermeldt immers de traan niet als handelsartikel van de 'wilden'. We moeten dus gaan denken aan door de bemanning van *De Visscher* zelf langs de kust van Straat Davis uitgekookt spek. Dit kan betrekking hebben op zowel ingeruilde spek als het spek van zelf geharpoeneerde dieren, zoals walvissen, walrussen of robben. De Terschellinger galjoot zal dan dus, in plaats van spek, de zelf uitgekookte traan naar de thuishaven hebben willen vervoeren. Tot beden is onbekend dat de Nederlandse ruilhandelaren dit deden. We hebben wellicht te maken met een indentieke situatie als bij de oude baaivisserij rond Spitsbergen. Deze is daar in 1704 echter reeds lang verdwenen. In Straat Davis wordt deze werkwijze dan dus mogelijk nog

af en toe gehanteerd. Een andere verklaring voor de aanwezige traan kan schrijver dezes moeilijk geven. Dat *De Visscher* inderdaad ook voor de jacht op walvissen en/of walrussen resp. robben was uitgerust bewijst de functie van commandeur die Dirk Cornelisz. Kater (zeer waarschijnlijk ook stuurman) aan boord had.

- 5) Het opvoeren van twee oxhoofden bier. Haan vermeldt in zijn geschrift, als hij de eet- en drinkgewoonten van de Groenlanders bespreekt: 'Bier, Wyn of eenige andere Dranken van ons zyn hun lieden geheel onbekend, en zyn niet begeerig dezelve van ons eens te proeven, ofte wy moeten hen daar noch toe omkopen, ja dan spuwen zy het daadelyk en gezwind weder uit'. We schrijven dan 1720. Het zal in 1704 zeker niet anders zijn geweest en we moeten dan aannemen, dat dit bier niet tot de lading, maar tot de victualie van *De Visscher* heeft behoord dat overbleef, nadat de galjoot met een gehalveerde bemanning uit de zeestraat terugkeerde.

Het is helaas niet mogelijk om een rekening op te maken, uitsluitend met betrekking tot de commercie die *De Visscher* in 1704 dreef. Een deel van het cargasoen bleef immers, mede door de moordpartij, onverhandeld. Ook is niet duidelijk of er voor de op bodemerij gegeven f. 600 uitsluitend handelsartikelen voor het cargasoen of ook victualie werd ingekocht. De gehele reis leverde echter een grote verliespost voor de Terschellingens op. Er moest f. 400 worden betaald om *De Visscher* uit handen van de Vlissingse hernelers te krijgen an van de ladingopbrengst van, omgerekend f. 876,90 was de helft voor de genoemde hernelers. Natuurlijk resteerde tenslotte ook nog de financiële afhandeling met de bodemerijgeefster in Amsterdam. Daarbij kwam het grote menselijke drama van deze reis.

#### Nog meer Franse kapers

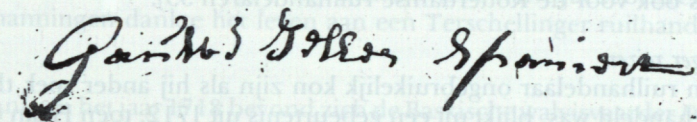
In hetzelfde jaar, 1704, ontkwam een andere Terschellinger schipper ternauwernood aan een identieke moordpartij als op *Oe Visscher*.

Dit betrof Gauwe Jelles Spaniert en zijn buisscheepje *De Liefde*. Deze Terschellinger schipper lag met *De Liefde* in de Zuid Baai, de verzamelplaats van thuisvarende schepen, toen negen 'Vrouwen-schuiten' bemand met uitsluitend manlijke Groenlanders langszij kwamen. Spaniert was echter op de hoogte gebracht van het gebeurde met *De Visscher* en was op zijn hoede. De 'wilden' werden met het geweer in de aanslag opgewacht en zij staakten spoedig hun agressieve bedoelingen om direct daarop weg te varen. Volgens Haan, in zijn meer genoemde geschrift, vroegen zij Spaniert naar de stuurman van *De Visscher*, waarschijnlijk dus Dirk Cornelisz. Kater, die kennelijk inderdaad aan hun moordpartij ontsnapt was en die ze zochten op andere thuisvarende schepen. Klaarblijkelijk waren zij speciaal gebeten op deze stuurman van *De Visscher*. De stelling dat de commandeur op *De Visscher*, Dirk Cornelisz. Kater, dezelfde was als genoemde stuurman, wordt ook nog eens versterkt als Haan mededeelt, dat de reis van 1704 diens 'dertiende togt was, in dat gewest' en wij weten dat Kater reeds in 1695 als stuurman vanuit Rotterdam op de zeestraat voer. Spaniert kon naar waarheid de Groenlanders duidelijk maken dat Kater niet aan boord was bij hem.

Spaniert zou nog meer moeilijkheden ondervinden, evenals *De Visscher*, want ook zijn buis werd in de Noordzee 'op hunne terug Reijse van de Straat Davids naar deese Stad', zijnde Amsterdam, op 12 september 1704 aangevallen door twee Franse kapers die de buis namen en, na alles van waarde te hebben overgenomen, het schip in brand staken. Uiteraard waren ook de 'Cargasoen goederen' een welkome buit voor de kapers. Op 23 september werd de bemanning van *De Liefde* in Duinkerken aan wal gezet en 'seven dagen in het gevangenhuis gehouden'. Daarna werden de schepelingen vrij gelaten en bereikten, waarschijnlijk over land, op 5 oktober Amsterdam 33). Uit bovenstaande blijkt dat ook dit Amsterdamse schip uit de zeestraat rechtstreeks naar de IJ-stad zou varen en geen rondreis van plan was, zoals vele Rotterdamse Straat Davisvaarders in die vroege jaren. Hoofdreder of boekhouder van *De Liefde* was de koopman Mattheus Beecke. Spaniert voer dus voor Amsterdamse rekening, in tegenstelling tot de ongelukkige Cornelis Evertsz. Kip in hetzelfde jaar.

Na het verlies van *De Liefde* reedde Mattheus Beecke in het volgende jaar, 1705, weer een schip uit voor de zeestraat en wel het hoekerschip *De Bolk*. Ook op dit schip kreeg de Terschellinger schipper Gauwe Jelles Spaniert het bevel en ook deze reis zou geen geluk brengen. Op 7 mei

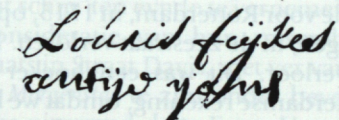
vertrok *De Bolk* uit Texel en reeds in de nacht van 9 op 10 mei, 'gekomen zijnde naer hun gissinge op de breette van 58½ graden tusschen Schotland en Noorweegen midden in het



Afb. 8 Signatuur van de schipper op Straat Davis, Gauwe Jelles Spaniert van Terschelling. (Gem. Arch. Amsterdam, Not. Arch. inv. nr. 6028A, akte van 2 juni 1705)

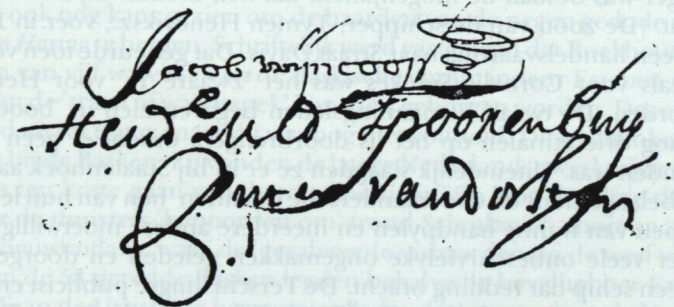
Vaarwater aldaer ingezeijlt zijn geworden door een frans Caperschip'. Deze kaper 'op hebbende seeven stucken Canon en gecommandeert werdende door Cap. Jacobus de Veije' zette enig volk over op de hoeker en deze prijsbemanning bracht de Straat Davisvaarder naar Duinkerken. Toen Spaniert en zijn bemanning daar met het Franse schip op 23 mei aankwam, lag zijn hoeker al in het kapersnest afgemeerd. Op 26 mei konden de Terschellinger en de zijnen uit Duinkerken vertrekken en kwamen zonder schip en berooid op 31 mei 1705 in Amsterdam aan 34).

Ook de genoemde Terschellinger cartograaf en publicist Louris Feijckes Haan voer in 1709



Afb. 9 De handtekening van de bekendste Terschellinger Straat Davisvaarder Louris Feijckes (Haan) en zijn echtgenote Antje Jans. (Gem. Arch. Amsterdam, Not. Arch. inv. nr. 7328, akte van 17 mei 1729)

voor Amsterdamse rekening als ruilhandelaar naar de zeestraat en wel op de buis *De Haan*. Reders en eigenaars waren de kooplieden Jacob Wijnkoop, Hendrik en Ulrich Sporenborg en Pieter van Dorsten. De eerste en de laatste waren respectievelijk tot 1733 en 1719 nog actief als reders op de zeestraat. Ook Haan ontliet in 1709 de Fransen niet toen hij 'komende van de Straet Davids en gedestineert zijnde naer deese stad', zijnde Amsterdam, op 4 september door een kaper werd genomen, maar gelukkigerwijze op 9 september werd hernomen door 'twee Engelsche koning schepen' en te Harwich binnengebracht. Ook deze schipper was van plan geweest direct uit de zeestraat naar Amsterdam te zeilen. Zijn schip kon door bemiddeling van



Afb. 10 Signaturen van drie Amsterdamse reders op Straat Davis in het begin van de 18e eeuw, Jacob Wijnkoop, Hendrik Sporenborg en Pieter van Dorsten. (Gem. Arch. Amsterdam, Not. Arch. inv. nr. 6047, pag. 1214, d. d. 20 september 1709)

de Londense koopman Paul d'Aranda Junior, tegen betaling van datgene wat 'bevonden zoude mogen werden voor de herneming van het zelve verschuldigt te zijn', worden

teruggekregen. In 1710 voer Haan weer op dezelfde buis, die zijn naam droeg. Uit enkele notariële stukken blijkt dat deze Terschellinger, buiten de Straat Davisreizen, in het naseizoen op de Oostzee en op Frankrijk voer. Vooral wijnreizen waren, zoals eerder gesteld, gewoon voor de schippers op de zeestraat, na terugkeer van West-Groenland. Dit gold zowel voor de Amsterdamse als ook voor de Rotterdamse ruilhandelaren 35).

#### *Andere Terschellinger reizen*

Dat het voor een ruilhandelaar ongebruikelijk kon zijn als hij ander spek thuisbracht dan datgene wat ingehandeld was, blijkt uit een gebeurtenis uit 1712, toen Haan op de 30 lasten metende hoeker *De goede Coopman van Middelburg* weer voor Amsterdamse rekening naar de zeestraat voer. Op 12 april zeilde de Terschellinger uit het Vlie en, aangekomen in Straat Davis, werd een drijvende dode walvis aangetroffen, 'dewelke sij aen stukken gesneden en ongeveer 20 quardelen speck in haer hoeker daarvan vol gemaect hebben en deselve hier ter stede gebragt en gelost'. De notariële verklaring was kennelijk nodig, omdat dit spek niet verkregen was door ruilhandel en daarom een andere financiële afwikkeling vereiste. Dit spek had tenslotte geen handelswaar gekost en dat zullen ook de schepelingen verdisconteerd hebben willen zien 36).

Dat de reizen naar Straat Davis met de kleine buizen, hoekers en galjoten in meerdere opzichten riskant waren, deelt Haan ons ook mee in zijn geschrift en wel aan de hand van de gebeurtenissen met betrekking tot de Terschellinger schippers Cornelis Sjoukes en Hendrik Tymes. Jes (eventueel Ies) in respectievelijk 1713 en 1716. De eerstgenoemde bevelhebber kwamen we reeds tegen als varende voor Rotterdam, in 1715, op de buis *Juffrouw Catharina*. Dit schip ging in dat jaar, zoals we zagen, in de zeestraat verloren. Nu blijkt dat Cornelis Sjoukes ook reeds in 1713 zijn schip verloor. Dit was een hoeker en waarschijnlijk voer deze Terschellinger ook toen voor Rotterdamse rekening, omdat we hem pas in 1716 voor het eerst in de Amsterdamse zeebrievenregisters aantreffen. Hij zal toen zijn heil in de IJ-stad hebben gezocht, waar hij ook, in 1722, zijn laatste bevel over een Straat Davisvaarder krijgt. Reeds bij Staatenhoek verloor Cornelis Sjoukes in 1713 zijn hoeker, op 10-12 mijlen buiten de kust, in het ijs. De bemanning van acht koppen inclusief de schipper, ging in de twee jollen. Na grote ontberingen overleefden slechts drie schepelingen de tocht, in de grootste jol. De geredden waren schipper Cornelis Sjoukes, zijn stuurman en een 'een groote Jongen'. Hoe groot de honger van deze ongelukkigen was blijkt wel als Haan ons mededeelt, dat ze het lichaam van een gestorven bemanningslid na drie dagen weer opgroeven 'om hun leve te verlengen; ze sneden het vleesch van het doode lichaam, en aten het rauw.....' Na vijf weken ontmoetten zij eindelijk een Hollandsch vaartuig, dat in dat land lag om handeling te dryven'.

Hendrik Tymes. Jes verloor in 1716, ook bij Staatenhoek, zijn schip, op 20 mijl zuidwestelijk van deze zuidelijke punt van Groeland. Het ging hier om een 'galjoot' en daar de bevelhebber een Terschellinger was bestaat de mogelijkheid dat het, evenals bij *De Visscher*, ook om een loodsgaljoot gaat. (De zoon van de schipper, Tymen Hendriksz., voer in 1722 eveneens als bevelhebber op een handelsvaartuig naar Straat Davis. Dat gebeurde toen voor Amsterdamse rekening.) Evenals voor Cornelis Sjoukes was het 'zwaare Ys' voor Hendrik Tymes. Jes noodlottig geworden. De twaalf bemanningsleden begaven zich in 'bood en sloep', maar moesten eerst nog drie etmalen op het ijs doorbrengen, omdat er geen opening voor de vaartuigjes te vinden was. Uiteindelijk slaagden ze er in bij Staatenhoek aan land te komen. Hier werden ze belaagd door de Groenlanders die trachten 'hen van hun leeven te berooven, als met het werpen van hunne handpylen en meerdere andere moetwilligheden.....'. Na 26 etmalen 'en zeer veele onbeschryfelyke ongemakken geleden en doorgestaan te hebben' vonden ook zij een schip dat redding bracht. De Terschellingse publicist en zelf bevelhebber op Straat Davis besluit in dit kader zijn 'Beschrijving van de Straat Davids.....' met de hartekreet: 'Doch de Hemel behoede alle onze Landgenoten, en andere natiën, voor diergelyke gevallen en ongelukken, en breng' en voert alle Schepen op behoudene Rheden en Havens'. Haan doelt hier dus ook op 'andere natiën' en dat is juist, hoewel de Terschellinger in zijn eerste hoofdstukje zegt dat Straat Davis 'voor het tegenwoordige weinig of niet door andere Natiën als door de Batavieren of anders Hollanders genoemd, bevaaren wordt'. We

schrijven dan dus 1720. In verhouding met de Nederlandse schepen waren de aantallen handelaren en walvisjagers van buiten de Republiek echter inderdaad weinig talrijk. Het ging, voorzover tot nu bekend is, in die jaren alleen om enkele schepen uit Hamburg. In 1719 betrof dit vier vaartuigen, tegen 27 schepen uit de Republiek. Een Amsterdams notarieel stuk toont echter aan, dat voor 1719 ook de Basken in Straat Davis de walvisjacht bedreven. Eén van deze Baskische bemanningen dankte het leven aan een Terschellinger ruilhandelaar.

#### *Een Bask*

In de maand juni van het jaar 1718 bevond zich de Baskische walvisvaarder *De Gulden Haring* in het arctische vangstgebied 'in groen of ijsland'. Het schip was afkomstig uit Bilbao. In de genoemde wateren ten oosten van Groenland werden twee walvissen geharpoeneerd en op 20 juli besloot de commandeur Esteben de Urusti koers te zetten naa 'd'oostkant van de Straat Davids'. Op 23 juli kwamen de Basken op de gewenste vangplaats en zij doodden in de periode tot 19 augustus nog zeven walvissen. Op die dag werd de thuisreis naar Bilbao aanvaard. Op 22 augustus, toen *De Gulden Haring* in zuidelijke richting tot op 61 graden N.B. was gevorderd, werd 's nachts in slecht weer 'door een sware zeestorting de agtersteven en 't roer van hun gemelde schip afgeslagen waardoor seer reddeloos en in groot gevaar geraakten van te sinken en genoeg te doen hadden om hun schip met pompen boven te houden'. Toen in het barre weer ook de voorsteven beschadigd werd, besloot de commandeur om 'hun levens te salveren'. De bemanning ging in de sloepen 'als wanneer t'alle geluk op den 24en der gemelde maant Augustus een schip ontdekten een mijl van hen af'. De commandeur liet onmiddellijk zijn sloep koers zetten naar dit schip 'ten eynde te vernemen of den commandeur of schipper van 't gemelde schip in consideratie van hun miserabele staat hen wilde bergen en overnemen'. Dit vond dus plaats in Straat Davis, niet ver van Staatenhoek. Het gesignaleerde schip bleek het buisschip *De Morgenstar* te zijn onder bevel van de Terschellinger schipper Tobias Boekhout. De buis was uitgereed door Frans Verwer te Nieuwendam. Het scheepje mat slechts 20 lasten. (Tobias Boekhout zou tot 1751 de Straat Davisvaart trouw blijven en ging later de walvisvangst beoefenen op grote specifieke walvisschepen. Deze Terschellinger had ook enige tijd, zoals in 1718, domicilie in Nieuwendam 37). De schipper van *De Morgenstar* stemde er in toe dat 'des anderen daags den 25en der gemelde maant Augustus' het gehele scheepsvolk van de Baskische walvisvaarder overstapte op de buis. Dit was geen sinecure want de bemanning van de Bast telde maar liefst 58 koppen. Dergelijke grote walvisschepen waren vanouds de Basken niet vreemd. Al in 1613 komen we een Baskische walvisvaarder uit St. Jean de Luz tegen van 350 lasten 38). Bij de Nederlandse walvisvaart zijn schepen boven 250 lasten niet of nauwelijks gebruikt en rond 1720 waren walvisvaarders boven 170 lasten al een zeldzaamheid. Daar *De Morgenstar* behoorde tot het kleinste type Straat Davisvaarders zal de bemanning zeker niet boven twaalf koppen hebben geteld en was het een gigantische opgave om de 58 Basken aan boord te bergen. Tobias Boekhout deed echter zijn menselijke plicht en gezamenlijk werd ook nog kans gezien om de baarden van de negen gedode walvissen uit het wrak van *De Gulden Haring* te bergen. Schriftelijk werd vastgelegd dat Boekhout recht had op de geborgen baarden van vijf walvissen en de Baskische commandeur Esteben de Urusti op die van vier dieren. Van de 'traan of walvispek' kon niets geborgen worden. Deze Bask kookte dus het spek aan boord uit tot traan, maar dit was nog niet voltooid. Dit traankoken op de schepen zelf was gewoonte bij de Basken. Zij vonden de latere Nederlandse werkwijze van het uitkoken bij de thuishavens ten koste gaan van de traankwaliteit 39). Nog dezelfde dag, 25 augustus, zette *De Morgenstar* de thuisreis 'benoorden om' (rond Schotland?) voort en arriveerde op 22 september voor Nieuwendam, waar de 'gesalveerde visbaarden op de werf van Frans Verwer' werden gelost. Van de 58 geredde Basken legden behalve de bevelhebber Esteben de Urusti ook de stuurman Juan de Urusti, de harpoenier Pedro de Aramendi en de bootsman Esteben d'Aguires een verklaring over het gebeurde af 40).

Uit het gebeurde blijkt dat voor 1719 de Basken de Straat Davisvaart beoefenden, maar dit zal uitsluitend walvisvangst geweest zijn en géén ruilhandel. Het aantal Baskische walvisvaarders ten westen van Groenland kan ook niet groot geweest zijn en stond in geen enkele verhouding tot de enorme vlucht die de Nederlandse walvisvangst na 1719 in de zeestraat maakte. Deze zal

voor de Basken een toevlucht betekend hebben als de vangst ten oosten van Groenland tegenviel, zoals ook in het geval van *De Gulden Haring*. We horen later in de achttiende eeuw slechts incidenteel over Basken in Straat Davis. Niettemin is het verrassend dat voor 1719, toen de Nederlandse geregelde walvisvaart op de zeestraat, met specifieke walvisschepen, nog in de kinderschoenen stond, we een grote Baskische walvisvaarder met 58 koppen in Straat Davis aantreffen, met een uitstekende vangst van zeven daar gedode walvissen. Het lijkt er bovendien op dat *De Gulden Haring* ter hoogte van het later zo belangrijke vangstgebied rond Disko had gevist. De vangst werd immers aan 'd' oostkant van de Straat Davids' beoefend en de Baskische walvisvaarder was reeds vanaf 19 augustus op de thuisreis, toen het schip in de nacht van 22 augustus op 61 graden N.B. in moeilijkheden geraakte. De Basken kwamen wel reeds zeer vroeg in de wateren van de noordwestelijke Atlantische Oceaan, op zoek naar de walvis, maar we horen later in de achttiende eeuw, zoals gezegd, in Straat Davis zeer weinig meer van deze walvisvaarders van het eerste uur. Het zijn dan, naast de Nederlandse schepen, hoofdzakelijk de Noorduiters en later de Britten en de Amerikanen die we er, met enkele Deense schepen op de jacht aantreffen.

#### *De grote toename van het aantal Straatvaarders*

Het buisschip *De Morgenstar* was een van de handelsscheepjes die aanvankelijk de meerderheid vormden op de specifieke walvisschepen in Straat Davis. In mijn studie over de Amsterdamse Straat Davisvaart blijkt dat in 1719 er uit Amsterdam slechts drie specifieke walvisschepen op de zeestraat voeren (41). Rond dit jaar heeft er in onze Republiek een enorme toename plaats van uitredingen naar de zeestraat, zodat in de periode 1719 tot 1721 het aantal schepen dat de ruilhandel tot hoofddoel heeft en dat wat in de eerste plaats walvisvangst bedrijft, oploopt van 27, in 1719, tot maar liefst 107, in 1721. Niet los te koppelen van deze enorme toename zijn de publicaties van de Terschellinger schipper op Straat Davis, Louis Feickes Haan, die de navigatie in de zeestraat en de bekendheid met het land en volk vergemakkelijkten. In 1719 verscheen zijn: 'Beschryving van de Straat Davids, Van de Zuydbay, tot om het Eyland Disko. Als meede van de Z.O. bogt tot door het Waygat. Door Lourens Feykes Haan, Varende voor Schipper op de Straat Davids.', bij Gerard van Keulen, Amsterdam en een jaar later, in 1720, kwam bij dezelfde uitgever van de pers het hiervoor al meermalen aangehaalde werkje: 'Beschryving van de Straat Davids, Benévens des zelve Inwooners, Zede, Gestalte, en Gewoonte, mitsgaders hunne Visvangst, en andere Handelingen. Als mede een kort en beknopt verhaal van de westkust van de zelfde Straat, of anders Noord Amerika. Door L. Feykes Haan.' Nog in 1720, of kort daarna, verscheen van Haan bij Gerard van Keulen bovendien een 'Nieuwe platte paskaart van de Straat Davids....enz.', die in 1728 ook in de bekende atlas "De nieuwe groote lichtende Zeefakkel... enz." zou worden opgenomen. Deze kaart van de Terschellinger is de eerste detailkaart die ooit van het belangrijkste ruilhandels- en walvisvangstgebied in Straat Davis is vervaardigd. Later zou hij er, samen met de Terschellinger Reltje Cornelisz. Bonk, nog een zeer goede kaart van de totale oostkust van Straat Davis aan toevoegen. Deze kaart, die we als een top in de Nederlandse historische cartografie mogen beschouwen, verscheen ook in de Zeefakkel en wel in 1734 onder de naam: 'Nieuwe Platte Paskaart van De Straat Davids strekkende van de Staaten Hoek tot de Vrouwen Eylanden... enz.' (42).

De eerste uitgaven van Haan, uit de periode rond 1719-1721, vormen mede de afsluiting van de vroege Straat Davisvaart, die ook gekenmerkt wordt door de eerste jaarlijkse voorgedrukte vangstlijst, van 1719. Voor dit jaar werd uitsluitend van de Groenlandvaart een jaarlijkse lijst gepubliceerd. Dat er in 1719 ook een dergelijke lijst van de Straat Davisvaart verscheen duidt er op dat rond dit jaar de vangst van walvissen zodanig was toegenomen, dat de zeestraat niet meer alléén als ruilhandelsgebied werd beschouwd.

Vanaf dit tijdstip gaat het inderdaad zeer snel met de progressie van het aantal uitgerede walvisvaarders voor Straat Davis. Er blijft echter aanvankelijk een zeer kenmerkend verschil met de Groenlandvaart en wel in het kader van de scheepstypen, zoals eerder reeds opgemerkt. De aloude ruilhandel in de zeestraat maakt plaats voor walvisvangst die door dezelfde kleine buizen, hoekers en galjoten werd bedreven als die aanvankelijk vooral voor de

## BESCHRYVING VAN DE STRAAT DAVIDS,

Van de Zuydbay, tot om het Eyland  
Disko. Als meede van de Z. O. bogt  
tot door het Waygat.

DOOR

LOURENS FEYKES HAAN,

Varende voor Schipper op de Straat Davids.



Te AMSTERDAM,

By GERARD van KEULEN, Boek- en Zeekaartverko-  
per, en Graadboogmaker, aan de Ooftzyde van de Nieu-  
webrug, 1719.

*Afb. 11 Titelblad van de eerste publicatie die de Terschellinger Louis Feickes (Haan), in 1719, met betrekking tot Straat Davis het licht deed zien. Het werkje geeft zeilaanwijzingen.*

commercie werden ingezet. In 1719 was met betrekking tot de Amsterdamse schepen voor Straat Davis nog slechts 16,7 % groter dan 100 lasten. In 1726 bedroeg dit aantal voor de IJ-stad 50 % en pas rond 1737 was het aantal specifieke grote walvisschepen gestegen tot een percentage boven 80 %, dat voor de Groenlandvaart vanuit Amsterdam reeds rond 1719 was bereikt. Zoals elders reeds gesteld kwam onze walvisvaart in Straat Davis dus niet in de eerste plaats voort uit de Groenlandvaart, maar kende daarentegen in hoofdzaak een geheel eigen ontwikkeling, voortkomende uit de ruilhandel. Voor onze Republiek gold dat in de periode 1719-1721 van de 81 Straat Davisrederijen er minstens 54 eerder niet bij de Groenlandvaart, ten oosten van Groenland, betrokken waren geweest. Minstens 2/3 van het aantal rederijen op de zeestraat beoefende, in die periode van geweldige progressie, de vaart op Straat Davis dus als nieuwe rederij op de arctische vaart en niet als aloude Groenlandrederij. De nieuwkomers voerden de reizen op de zeestraat oorspronkelijk uit met kleinere, niet specifieke, walvisschepen en een aantal ging pas later over op de walvisvangst met speciaal voor deze arctische vaart gebouwde, grote, walvisschepen. De aanvankelijke kleinere schepen deden veelal ook dienst voor de vaart op andere bestemmingen, in sterke tegenstelling tot de specifieke, grote, walvisschepen van de aloude Groenlandvaart, die rond 1720 al lang niet meer veelvuldig voor commerciële doeleinden werden gebruikt. Ze werden speciaal voor de ijssvisserij gebouwd en na het vangstseizoen veelal opgelegd.

#### *Wijze van walvisvangst*

De mogelijkheid die de nieuwe rederijen zagen voor hun niet-specifieke walvisschepen had direct te maken met de plaats van het belangrijkste vangstgebied in Straat Davis. Dit was immers gesitueerd rond het eiland Disko, dicht onder de kusten, waar veelal open water te vinden was. De ook voor handelsdoeleinden naar elders gebruikte kleinere schepen, die geen verdubbeling van de scheepshuid hadden, konden, evenals in de vroegere baavisserij rond Spitsbergen, zo toch met succes worden ingezet. Dit gebeurde vooral in 'compagnie' met andere schepen. Er waren dan vangsloten genoeg om de walvissen te bejagen en zonodig naar de kust te boegseren, waar de gedode dieren bij hoog water droog werden gezet. Bij de

iets grotere vaartuigen werd echter al gauw kans gezien de walvissen langsij van de schepen af te spekken, evenals bij de specifieke walvisschepen. Een voorbeeld van deze laatste gang van zaken is het schip van de commandeur Simon Jansz. Tel, van Zaandam, in 1720. Deze walvisvaarder *De Hoop* genaamd, mat 80 lasten en de bemanning flenste in genoemd jaar een walvislangszij. De kleine ruilhandelsschepen die walvisvangst als nevenactiviteit hadden, konden echter uitsluitend de vangst bij de wal afspekken. Een fraai voorbeeld van een dergelijke gang van zaken was het flensen door de bemanningen van de handelsscheepjes *Cornelia Galej* en *Goede Vrienden*, in 1732. Deze vaartuigen waren respectievelijk 40 en 45 lasten groot. Schippers waren de Terschellingens Silke Meyndertsz. de Graaf en Hessel Jacobsz. Zij lagen achter Disko en de baai Makkelyk Out, toen in de morgen van 9 mei een 'wildeman' langsij kwam die duidelijk maakte 'dat er een Vis was drijvende buyten de bay in Zee, waarop zij Comparanten aenstonts ieder een sloep op de Vis hebben afgesonden. afgesonden'. Deze sloepen kwamen twee mijl buiten de baai bij een gedeelte van een Vis' en maakten vast tot ook de beide handelsvaartuigen *Cornelia Galej* en *Goede Vrinden* arriveerden "en deselve gedeelte van die Vis met hun beyde Scheepen in een andere bay genaemt Illeminneme gesleept en daer onder hun beyde hebbende verdeelt yder de helfte...'. Deze kleine handelsschepen moesten dus zelfs een gedeelte van een dode walvis eerst naar ondiep water verslepen eer er afgespekt kon worden. De vaartuigen waren te klein en er niet voldoende voor uitgerust om buiten de kust, in diep water, langsij walvissen te flensen. Men liet daarentegen de gedode dieren bij laag water droogvallen door ze op een geschikte ondiepte te slepen 44).

#### Compagnieschappen

Het was gebruikelijk dat de kleine handelsvaartuigen dus in 'compagnie' te werk gingen. Er waren twee mogelijkheden voor het sluiten van een dergelijk compagnieschap:

- 1) Door de rederijen van deze kleine vaartuigen, die voor handel en eventuele walvisvangst waren uitgerust, voor het vertrek, in de thuishavens
- 2) Door de schippers van deze vaartuigen na aankomst in Straat Davis. In het eerste geval werd er een contract afgesloten voor de gehele reis, of een belangrijk gedeelte daarvan, terwijl in de tweede situatie een compagnieschap zelfs uitsluitend kon gelden voor bijv. het handelen en/of walvisjagen in een bepaalde baai en daarom ook niet zelden voor een zeer korte tijd gold. Enkele contracten mogen geheel of gedeeltelijk als voorbeeld dienen.

Op 8 maart 1720 werd er door de Amsterdamse reders Wed. Johannes de Wit en Zoon en Elias van Laer ten behoeve van hun respectievelijke galjootschepen *Dolphyn* schipper Jacob Thijsz. van Terschelling, groot 36 lasten, en *Elias*, groot 40 lasten, schipper Cornelis Jansz., van Vlieland een contract afgesloten voor een reis naar Straat Davis. Zij verklaarden 'met malkanders geaccordeert te zijn':

- 1) Dat wij de gem. galjoots respectie sullen equiperen en gereethouden tegens den 9 deeses om gezamenlijk met d'eerste goede windt te konnen vertrecken en zeylen van deese stadt na de Straat Davids. Zullende d'equipage en risico ieder voor syn eyge Rekeningh zyn.
- 2) Dat de vleet sal syn en blyven voor gemeene Reken. en gemeen in 't gebruyk, sonder dat den eene schipper den ander in Cas van verlies of breuke sal mogen verlegen laten, maar sal gehouden wesen den ander mee te helpen en assisteren.
- 3) Dat de galjoots (soo 't eenigsints geschiede kan) te gelyk zee sullen kiezen, dogh den een voor den ander uytrakende, sullen op een beraamde plaats in de Straat by malkander koomen, gelyk ook wanneer sy in zee door storm van malkander mogte raken.
- 4) Dat alle 't geene de gem. schippers sullen komen te vangen, visschen, vinden of te verhandelen wat het soude mogen wesen niets uytgesondert, mitsgaders 't geene van geblevene scheepen mogte komen te bergen of krygen, mede gemeen en voor ieder van ons de helft sal syn.
- 5) Dat by aldien ('t geen God verhoede) een van beyde galjoots op de Reys of in de Straat mogte komen te blyven of verongelukken soo sal den ander die soo veel als doenlyk is moeten helpen en redden in 't overnemen van alle 't geene dat (soo veel als mogelyk is)

kan geborgen of overgenomen werden en sal hier komende alles soo vleet, visch ofte wat gevangen, gevonden of verhandelt is 't geene door die dewelke behouden arriveert meede gebragt werd, meede voor ons gemeen synjdogh de schadens van 't schip sal ieder voor syn eyge Rekening syn.

- 6) Dat ook 't Cargasoen en vleet na gedane reys meede gemeen sal syn en blyven.
- 7) Dat soo 't mogte komen te gebeuren dat det een voor den ander in de Straat quam t'arriveren, sal die ten eersten de Vis moeten opsoeken en in geen baey mogen blyven leggen.
- 8) Dat indien een van de galjoots door ongemak genootsaakt mogt worden weerom te keeren en syn reys niet kan vervolgen, soo sal de voyagie van den andere meede gemeen syn.
- 9) Dat het visgeldt van beyde de galjoots meede gemeen sal syn en over de Vleet moeten gebragt werden.
- 10) Dat ingevalle een van de gem. scheepen spoedigh mogte volvangen syn en 't schip van Jacob Reyntjes mogte ontmoeten soo sal het gepermitteert syn van deselve eenige peltereyen voor d'H. Elias van Laar over te neemen en herwaarts te brengen, dogh ongeprejudicieert de Visscherye.
- 11) Dat indien de schippers op de reys iets mogte voortkomen 't geen sy oordeelden tot meerder nut en voordeel van ons te wesen als hier boven staat gemeldt, soo sullen sy veranderinge mogen maken, dogh sal in geschrifte en by hun wederzyts onderteekent moeten geschieden, 't geene wy beloven voor goet en van waarden te houden als ofte door ons selfs ware gedaan.
- 12) Dat ten opsigte van het bovenstaande agste articul by het woordt voyagie door ons verstaan en bepaaldt werdt alleen van de maantgelden en anders niet en te reekenen van die tydt dat het schip 't geene weeder gekomen is binne deese lande komt te arriveren.
- 13) Dat de maantgelden van beyde de bovengenoemde galjoots sullen gemeen syn en gerekent werden over de vleet en sulx van 't begin tot 't eynde der voyagie.

Het laatste artikel (13) werd nog op 26 april, toen de schepen al in zee waren, aan het geheel toegevoegd. (Beide schepen keerden terug met uitsluitend walvispek en wel gezamenlijk 360 vaten van zes gedode walvissen). Opvallend is hoe gedetailleerd een dergelijk contract was opgesteld. Er werd met letterlijk alles rekening gehouden. De equipage en het risico van de zee waren voor rekening van de aparte rederijen, terwijl het vangstgereedschap en het cargasoen voor gezamenlijke rekening waren. Het in artikel 9 genoemde 'visgeldt' is de extra beloning die aan de schepelingen wordt betaald voor iedere gedode walvis. De kosten dit met zich meebracht, werden geteld bij de voor gezamenlijke rekening gebruikte vleet. Opmerkelijk is tenslotte artikel 10, waarin een schip dat eventueel snel vol met walvispek zou zijn gevangen, 'eenige peltereyen' voor Elias van Laar mocht meenemen, in het geval dat dit vaartuig het schip van Jacob Reyntjes (ook Rintjes) zou ontmoeten. Voor goed begrip: Jacob Rintjes, van Terschelling voer ook op een schip van Elias van Laar en wel *De Juffrouw Christina*, groot 38 lasten, welk vaartuig in de eerste plaats voor de ruilhandel was uitgereed. Kennelijk werd het van belang geacht om deze pelterijen wegens het risico, over de schepen te verdelen, of vroeg in Amsterdam te hebben, in verband met een dan geldende hogere marktwaarde 45).

Dat ook dergelijke contracten werden afgesloten voor kleine vaartuigen die uitsluitend voor de walvisvangst waren uitgerust, wordt aangetoond door een 'contract van compagnie' tussen Hendrik de Waeker, voor zijn zoon Adriaan de Waeker als boekhouder van het galjootschip *Weltevreden* en Cornelis van Ommeren, als boekhouder van de galjoot *De Jonge Cornelis*. Beiden waren Amsterdamse kooplieden. De galjoot *De Jonge Cornelis* mat 48 lasten, maar het schip *Weltevreden* was een aanzienlijk grotere galjoot, van 80 lasten. Beide schepen zouden 'in Maart 1720 naar de Straat Davids om in Comp. te samen te vissen'. In dit contract is zeer duidelijk dat met de term 'vissen' de jacht op walvissen werd bedoeld en dit blijkt altijd het geval als, zoals hier, sprake is van de 'commandeur' Tiede Lolling, van de *Weltevreden* en van de 'commandeur' Samuel Edesz. Lolling van *De Jonge Cornelis*. (Beide bevelhebbers waren Borkumers.) Maar ook als er in een contract sprake is van 'schippers' wordt bij de Straat Davisvaart, als de

term 'vissen' wordt bebezigd, bijna zeker eveneens bedoeld op de jacht van walvissen, walrussen of robben. Nooit kwam schrijver dezes in enig notarieel stuk de aanduiding tegen dat met 'vissen', voorzover het de Straat Davisvaart betrof, daadwerkelijk de echte visvangst werd bedoeld. Dit zou ook onwaarschijnlijk zijn; daar vis nergens als lading van een Straatvaarder werd gevonden en ook nergens als handelsartikel werd aangetroffen. Dit in sterke tegenstelling tot de IJslandvaart en de vaart naar de 'Terreneufschepen', ter hoogte van het huidige New Foundland. De schepen voor Straat Davis waren gewoon niet voor de echte visserij uitgerust, maar veelal wel voor de jacht op walvissen, walrussen of robben. (Slechts éénmaal spreekt Haan in zijn geschrift van 1720 over de visvangst in verband met Nederlandse schepen en wel aangaande de vangst van 'zeehanen'. De Terschellinger zegt met betrekking tot de Groenlanders hierover: 'Deze Zeehaanen zyn er in groote en overvloedige menigte, en ze kunnen in zeer korten tyd een goede portie vangen, die ze aan ons aanstonds komen verhandelen, zy houden ze somwyle of somtyds voor hun eigen eeten'. Het is wel zeker dat de Nederlanders de zeehaan (\$ poon of knorhaan) uitsluitend inhandelden voor de kost aan boord. Indien het een gewild handelsartikel was geweest, zouden zeker van deze 'groote en overvloedige menigte' zeehanen, met het geëigende vangstgereedschap, fikse ladingen naar onze Republiek zijn meegenomen. Maar nogmaals, dit blijkt nergens uit.

In het hier bedoelde contract zien we zeer fraai dat het kennelijk bij de vroege Straat Daviswalvisvaart gebruikelijk was om voor de kleine walvisvaarders die bijv. paarsgewijze de jacht gingen beoefenen, één complete Groenlandse vleet te huren. Deze vleet werd dan over beide vaartuigen verdeeld. In andere jaren of seizoenen voeren deze kleine schepen dus veelal ook als gewone handelsschepen naar elders en alleen als ze voor de Straat Davisvaart werden ingezet werd een vleet gehuurd om de vaartuigen voor de baaivisserij op walvissen, walrussen of robben in te zetten. Deze gang van zaken was normaal tijdens de grote opkomst van de jacht in de zeestraat vanaf 1719. Van de vleet kreeg het schip *Weltevreden* vier en *De Jonge Cornelis* drie sloepen, terwijl het overige vangstgereedschap 'en volk naar advenant' over de beide schepen werd verdeeld. Een Groenlandse vleet bestond veelal uit zes of zeven sloepen en het gereedschap voor het afspekken en verdere verwerking van spek en baarden werd gelijk verdeeld. De vleet was voor gezamenlijke rekening en er werd besloten 'dat alt geene deese twee galjoods in de Straat Davids komen te vissen, te vinden of te vangen, van wat soort het soude mogen wesen, niets uijtgesondert, voor haar ider de helft sal wesen mits dat het galjood *De Jonge Cornelis* de maandgelden van 't volk van de vierde sloep van t galjood *Weltevrede* sal moeten betalen en dat het galjood *Weltevrede* t volk van de vierde sloep de kost sal moeten geven'. Zo werd eenvoudig het kostenprobleem van de ongelijke bemanningen, vanwege het ongelijke aantal vangstschepen, opgelost (46). Het resultaat van deze reis "in compagnie" naar de zeestraat was uitstekend, want de gezamenlijke vangst bedroeg maar liefst acht walvissen, waarvan 400 vaten spek werden gesneden. Deze werden gelijk over beide schepen verdeeld. Voor het zelfde jaar, 1720, werd ook te Amsterdam een contract opgesteld door 'd heeren Pedro Schilthouwer, Hermanus Steen en zonen en Hendrik van Esterwegen, alle Coopluyden wonende binnen deze Stadt' die reders en eigenaren waren van het galjootschip *Juffrouw Elisabeth, Johanna*, groot 48 lasten, commandeur Claas Pietersz. Top van Terschelling; benevens door dezelfde kooplieden Steen en Esterwegen, samen met de stadgenoten Jan de Wolff en Jan Oosdorp, als 'medereders en eigenaars' van de galjoot *Juffrouw Margaretha*, groot eveneens 48 lasten, commandeur Pieter Reurs van Dordrecht en door opnieuw Hendrik van Esterwegen 'sich sterk makende en derato caverende voor de Heeren Dirk Hoogstrate en Cornelis van Oosterwijk Reders en Participanten in t gemelde galjootschip *De Margareta* mitsgaders all d heeren comparanten hier boven gespecificeert alle reders eigenaars in het hoekerschip *de Schar*, schipper Pieter Mulder....' Over verstrengeling van belangen in de vaart op Straat Davis gesproken. Dirk Hoogstrate was koopman te Delfshaven. Het hoekerschip *De Schar* mat slechts 28 lasten en de schipper op dit scheepje, Pieter Mulder, was opnieuw een Terschellinger. Alle genoemde comparanten waren overeengekomen om 'dezelve drij schepen eene reizje te laten doen in comp. en voor gemeene Reekeninge' en wel 'van hier nae de Straat Davids met Cargaisoen goederen ofter walvisvangerij'. De bedoeling was dus

ruilhandel en/of walvisvangst. Het opvallende van dit contract is dat de 'compagnieschap' uitsluitend betrekking had op het gezamenlijk delen van de thuisgebrachte lading van de drie schepen, 'aan yder pro rato des selfs interesse in dezelve drij schepen'. Ook als er een of twee schepen zouden verongelukken werd de thuisgebrachte lading op dezelfde wijze als hiervoor verdeeld. De 'compagnieschap' sloeg hier niet op het zo veel mogelijk gezamenlijk de vangst of handel bedrijven door genoemde schepen. Dit mocht ook apart of eventueel met andere vaartuigen gebeuren. Het ging uitsluitend om de 'gemeenschap' van het gezamenlijke resultaat van de drie in het contract genoemde Straat Davisvaarders.

Uit de uiteindelijk te Amsterdam binnengebrachte lading blijkt ook inderdaad dat de schepen niet met elkaar geopereerd hadden. Claas Pietersz. Top had 190 vaten spek van 3 1/2 geharpoeneerde walvissen in en Pieter Mulder bracht 150 ingehandelde baarden en 36 vaten spek van een gedode walvis naar de IJ-stad. Pieter Reurs daarentegen had het ongeluk zijn schip *Juffrouw Margaretha* te verliezen en keerde op een ander vaartuig naar de Republiek terug. Vanwege dit verlies trad een reeds aangestipte passage uit het contract in werking. Deze luidde letterlijk: 'Wanneer een van de drij schepen quam te verongelucken en agterblijven soo sal dat behouden comt soo van t retour der voorn. cargaisoenen als t gene met de walvisvangerije soude mogen wesen geconquestreert voor reekeninge van de resp. Reeders Participanten in de voornoemde resp. drij schepen gemeen syn benevens alle sodanige goederen soo de voorn. retouren als walvisvangerije rakende als uyt het sodanig verongelukte schip soude mogen wesen geborgen.' Alleen de schepen zelf bleven buiten de 'gemeenschap' want 'wat de resp. cascos aangaan daar van sal yder reder of participant der voorz. drij schepen syn eygene risico lopen sonder eenige gemeen of compagnieschap daar omtrent metten anderen te hebben' (47). In de 'Alphabetische Naam-Lyst van alle de Groenlandsche en Straat-Davissche commandeurs.....enz.', Gerret van Sante, Haarlem, 1770, wordt Pieter Mulder niet als ruilhandelaar aangeduid, evenmin als Claas Pietersz. Top en Pieter Reurs. Uit een nog te bespreken gegeven uit 1722 weten we dat in dat jaar Claas Top zeker handelde en het is duidelijk dat er met schepen die in de eerste plaats uitgereed werden voor de walvisvangst toch ook cargo-goederen meegingen voor eventuele ruilhandel. Deze 'verborgen' ruilhandel maakte ongetwijfeld vooral in de beginjaren vanaf 1719 deze commercie veel groter dan uit de genoemde naamlijst en ook uit de jaarlijkse lijsten valt af te leiden (48).

Tenslotte halen we nog een rederscontract uit een iets latere periode aan en wel uit 1733, waaruit blijkt dat ook toen de kleine schepen nog onder gemeenschappelijke voorwaarden uitvoeren. Het betreft een contract tussen de hoofdreders van de schepen *De Wakkerheyd*, groot 52 lasten, commandeur Gabbe Pietersz. van Ameland en van *De Jonge Arent*, groot de scheepen in den handel zijnde een ongeluk mogte komen te krijgen bevoorens zij met malkander afgedeelt hadde, zal het andere schip, het meeste ingehandelt hebbende & behouden arriveerende, gehouden zijn het meerder gehandelde alhier aan den boekhouder van het andere schip pro rato te voldoen en betaalen'. In verband met bovenstaande was uitdrukkelijk vastgelegd dat, onder normale omstandigheden, 'den handel in de Straat Davids naar haar gedagte geyndigt zijnde, zullen de commandeurs gehouden zijn voor haar vertrek van de handelsplaatze haar verhandelde goederen met malkanders af te deele en yder de helft van al het verhandelde in zijn eyge schip overneemen. Loopende als dan ieder het Risiko van vergaan ofte andere ongelukken (dat God verhoede) voor zijn particuliere reekening'. Was het ingehandelde eenmaal verdeeld dan waren alle risico's verder dus voor elk schip apart.

Eveneens blijkt dat op deze wijze er eigenlijk sprake was van twee afzonderlijke delen in het contract. Na de afgesloten handel in de zeestraat zouden de beide schepen namelijk naar het westijs van Straat Davis zeilen en 'als dan gehouden zijn met den andere zich te combineren en op de visserije gezamentlijk afgaan, om waar het mogelijk een goede vangst te bekomen'. Na deze vangstperiode zouden beide vaartuigen koers moeten zetten naar 'Terra de Laborador aan de vaste kust van America'. Indien de schepen de kust van Labrador bereiken dan moest de bemanning 'aldaer trachten aan Land te koomen omme indien het doenlijk is eenige handel te drijven, 't zij met de Inwoonders dier kust ofte wel met andere die 's jaarlijks van 't noorde naar 't zuyde wederomkeeren wyl de Ervarentheyd geleerd heeft dat zulx geschiet. Zullende de commandeure bij aldien 't geval wilde dat op haar aankomst gemelde

kust nog met ijs beset was daarom en bij zoo lang moeten swerven als doenlijk is & een opening zoeken omme aan Land te komen in hoope daar enge handel te vinde & gehouden zijn alle devoire daar toe aan te wenden en malkandere te assisteren in alle 't geene zoude mogen voorkomen'. Was de eventuele handel langs de kust van Labrador afgesloten, dan trad pas de tweede fase van het contract in werking, 'namelijk dat alle het geene 't zeedert haar vertrek van den handel in Straat Davids tot het vertrek van den kust van Labrador komt gevangen, gevonden ofte verhandelt te weren zal zijn & blijven meede voor halve reekening & 't zij den eene meerdere ofte mindere mogt vangen, vinden ofte verhandelen als den andere in welk geval met het zelve zal gehandelt worden meede op die voet als hiervooren ten opzigte van den handel in de Straat Davids is geconditfoneert. Zullende meede bij het verongelukken van het een of het ander schip, bevoorens afgedeelt zijn, het gevangene, gevondene ofte verhandelte zeedert haar vertrek van den handel in Straat Davids voor de helft aan de Eygenars van het verongelukte schip moeten worden voldaan & betaalt'. Vlak voor de thuisvaart zouden de commandeurs 'gehouden zij bij haar vertrek van Terra de Laborador weeder met malkanders af te deelen & yder de helft van haar gevangene of verhandelde goederen in zyn schip over te neemen als wanneer weeder deze compagnieschap eyndigt en yder particulier zijn interest en risico is loopende en vreyheit heeft omme gezamentlyk ofte ieder in het particulier zijne reyse herwaarts voort te zetten zoo als hij ten nutte van schip en goedt zal vinden te behooren'. Tenslotte verbonden de hoofdreders zich samen met de beide commaneurs om 'aan den eygenaar van 't octroy van de Cust van Laborador te betaalen 1 percent van de waarden der goederen aan gemelde kust inehandelt, volgens specificatie in dito octroy gestipuleert...'. In de jaarlijsten worden de ladingen van elders niet genoemd, dus het is schrijver dezes niet bekend of de beide Amelander bevelhebbers inderdaad ook langs de kusten 46 lasten, commandeur Gerrit Nanningsz., eveneens van Ameland. Deze hoofdreders waren respectievelijk de Amsterdamse kooplieden Mottet & Voordag en Simon Scheltes. Beide schepen werden in 1733 uitgereed 'op den handel & visscherij in de Straat Davids'. Dat met 'visserij' ook hier weer de vangst op walvissen, walrussen en robben bedoeld werd, wordt direct al aangetoond als we zien dat de bevelhebbers beide met 'commandeur' worden aangeduid. Bij thuiskomst bleek dat er in Straat Davis uitsluitend met succes handel was gedreven, want *De Wakkerheyd* had toen 40 vaten ingeruild walvispek aan boord en *De Jonge Arent* eveneens. Dit handelsresultaat was de gelijk verdeelde totaallading uit Straat Davis van beide schepen, die, zoals het contract ook vermeldt voor ieder de helft moest zijn. Interessant zijn enkele volgende passages uit dit contract: 'Dat de voorn. scheepen als nu op haar vertrek gereed leggende met de eerste goede wint zee zullen kiezen omme haare reyse tot den bovenstaande Handel te vervolgen zonder gehouden te zyn na malkandere te wagten maar alle devoire an te wenden zoo draa doenlijk ten gedestineerde plaatze te zijn & den Handel aan te vangen onder die conditie nogtans dat het geene bijde scheepen, t sij ieder apart of te wel gecombineert zijnde aldaar kome te negotieren zal zijn & blijven voor halve reekening dier twee scheepen. Zullende die geene die het minste mogt verhandelt hebben aan de meest hebbende moeten goedt doen en betalen uyt zijn meede genoomen Cargazoengoederen voor zijn helft en het meerder gehandelde prorato t geene daar voor heeft verhandeld volgens het gebruyk in diergelijke Compagnieschappen..'. De hoofdreders zouden daaromtrent nog nadere orders aan hun commandeurs geven en 'bij aldien het mogte komen te gebueren dat een van bijde van Labrador gehandelt hebben en nog meer thuisbrachten dan de reeds genoemde, uit Straat Davis afkomstige, 80 vaten ruilhandelsspek 49). Een voorbeeld van het afsluiten van een contract door bevelhebbers na aankomst in Straat Davis is dat tussen de schippers Silke Meyndertsz. de Graaf en Hessel Jacobsz., in 1732. Eerstgenoemde voer, zoals eerder vermeld, op het scheepje *Cornelia Galey*, groot 40 lasten en de laatste op het vaartuig *Goede Vrinden*, groot 45 lasten. Hoofdreders van deze schepen waren respectievelijk de Amsterdamse kooplieden Abraham ter Borch en Jacobus & Frans van de Velde. De schippers De Graaf en Jacobsz. gingen, in de Straat Davids 'in de Baay Makkelik Oud gekomen zijnde te saamen op den 5e May een mondelinge verbintnisse aan, om het geene zij vervolgens in deese zoomer van spek of baarden, velwerk etc. en alles wat zij kwamen te handelen of te vangen, te samen zouden doen en onder zig beide verdeilen, ider voor de

helfte'. Toen beide schippers lagen te handelen in genoemde baai, kwam er nog een derde vaartuig bij, namelijk de hoeker *Jonge Catharina Galey*, groot 25 lasten, onder bevel van de schipper Adriaan Jansz. Molenaar van Petten, Hoofdreders van dit scheepje waren Johannes en Nicolaas van Eynthoven uit Amsterdam. De Graaf en Jacobsz. gingen toen nog een mondeling contract aan met Molenaar 'om 't gunt dat zij in deese Baay Makkelik Oud kwamen te handelen van spek, baarden of robbevellen of ietz anders, zij sulks dat te saamen onder hen drien zouden verdeelen, wel verstaende van dat geene alleen dat zij in deese bay t saamen kwaamen te handelen en op te doen, zulks dat t geene buyten dese bay voorviel of gehandelt wierd buyten deze verbintnisse met Adriaan Molenaar was'. Hier is dus sprake van twee contracten, door schippers in Straat Davis afgesloten en wel één voor het gehele verblijf aldaar en het andere contract voor uitsluitend het verblijf in een bepaalde baai 50). Ter afsluiting van deze contracten wordt hier in het kort een bevrachtingscontract weergegeven tussen de Amsterdamse koopman Johannes van Meerwijk en de 'schipper off commandeur' Jan Brandaris, van Vlieland, met betrekking tot een walvisvangst in Straat Davis dor het schip *Juffrouw Rijca*, groot 66 lasten, in 1721. Toont de benaming 'schipper off commandeur' voor de bevelhebber Brandaris ons al dat we te maken hebben met het gebruik van de *Juffrouw Rijca* voor koopvaart en walsvisvangst, ook de lastenmaat van 66 is een duidelijke aanwijzing, dat we te maken hebben met een niet speciaal voor de walvisvangst gebouwd vaartuig. Een dergelijk schip was een voorbeeld van de gebruikelijke walvisvaarders in de zeestraat voor 1726. Jan Brandaris zou, als verhuurder, zelf als commandeur in 1721 navigeeren na de Straat Davids ter walvisvangst met wat dies aandeelft'. Johannes van Meerwijk moest de *Juffrouw Rijca* als huurder, bemannen, victualieeren & voorzien met een vleet & alle gehoorten & gereetschappen daartoe specteerende tot de walsvisvangst nodigh'. Ook de 'gagie en huyre' van de commandeur en het verdere scheepsvolk was voor rekening van de huurder. Na behouden terugkeer moest Johannes van Meerwijk aan de Vlielandse commandeur een bedrag aan huur betalen van 2750 gulden plus 'een goude ducaton voor ieder walvis welke door 't scheepsvolk becoomen mogte werden'. Ook moest de huurder er voor zorgen dat hij de *Juffrouw Rijca* na terugkeer in Amsterdam 'weder schoon & behoorlijk sal moeten overleeveren'. Dit natuurlijk met betrekking tot een uitrusting ter koopvaardij van het schip. Tenslotte moest Johannes van Meerwijk de 'uijtgande en incomedende convoijgelden, lootsgelden, reviers & en alle andere oncosten' voldoen 51). Het resultaat was 90 vaten spek van twee walvissen.

#### *De Amerikaanse kust*

De handel op de Amerikaanse kust van Straat Davis, met name op de kusten van Labrador, werd ook reeds vroeg door onze handelsvaartuigen bedreven. Haan deelt ons in zijn geschrift van 1720 mee dat hij op deze kusten handel dreef tussen 57 graden 20 minuten en 54 graden 40 minuten N.B. Hij vertelt er bij: 'Noch noordelyker noch zuiderlyker hebbe ik noit in het land geweest'. Zoals we reeds zagen werd er in 1733 door twee Amelander bevelhebbers ook nog een contract mede-ondertekend voor commercie op dit gebied. Toch is de handel op de Groenlandse kust van de zeestraat verreweg het belangrijkste geweest. Haan vermeldt dat hij in 1714 met nog vier andere schepen Labrador bezocht om handel te drijven, maar met weinig resultaat. Pas in 1718 kwam de Terschellinger weer aan deze westelijke kust van de zeestraat, maar opnieuw was de commercie volgens Haan teleurstellend en bracht alleen 'eenige Reenenvellen, Robben vellen, en eenige Stukkies Boschbeeren, en stukkies Otters vellen' op. We moeten aannemen dat Labrador sinds de ontdekkingsreizen uit de beginperiode van de zeventiende eeuw, slechts incidenteel door de Straat Davisvaarders werd bezocht.

#### *Rederijvestigingen voor de handelsvaart*

De belangrijkste plaatsen in de Republiek die de vroege handelsvaart in Straat Davis, als voorloper van de specifieke walvisvangst, bedreven, waren: Amsterdam, Rotterdam en Nieuwendam. In mindere mate werd er ook gehandelt vanuit de Zaanstreek, De Rijp en mogelijk nog enkele plaatsen in de Maasmond. Een voorbeeld van uitreding uit de Zaanstreek was die van het scheepje *De Gouden Leeuw*, groot 40 lasten, onder bevel van de Terschellinger

Jan Cornelisz. Koen. Dit scheepje was geheel eigendom van Jan Quickel uit Koog aan de Zaan en werd in het betreffende jaar, 1721, ook geheel voor diens rekening uitgerust 'na de Straat Davis zoo op de visserij als om te handelen of te negotiëren'. De bemanning bestond uit 'neege man en een jonge'. Dit scheepsvolk werd na thuiskomst op 15 september 1721 door Quickel zelf afgemonsterd. *De Gouden Leeuw* had een ongelukkige reis gehad en keerde geheel zonder vangst en ingeruilde waren terug. Bovendien wachtte Jan Quickel nog een bekeuring, omdat hij verzuimd had in te vullen 'het schriftelijke biljet van de aangeeving van de koppen of manschap van 't voornoemde schip wegens de impost van 't zout'. Deze impost van de quotisatie van zout en zeep over 'Westzaanen, Westzaandam en 't resort van dien' werd vanaf 1 april 1721 gepacht door Elias Nieuwenhuys. De grootte van de bemanning was maatstaf voor de hoogte van de te betalen impost. Quickel bekende uit dien hoofde ook zijn bemanning niet 'tot Amsterdam of elders anders had aangegeven en bekendgemaakt'. Het gevolg was een boete voor Quickel. Opvallend is hier dat genoemde Jan Quickel geheel alléén eigenaar was van *De Gouden Leeuw* en ook alléén dit schip uitrustte. Hier was dus geen sprake van een partenrederij en dat was voor de Straat Davisvaart, ook bij de ruilhandel, bijzonder 52). Normaal was een partenrederij, ook voor de kleinste ruilhandelsvaartuigen. Een voorbeeld is het galjootscheepje *De Visser*, groot 30 lasten, uitgereed vanuit Nieuwendam. Deze Straat Davisvaarder had als reder onder andere de oud- burgemeester van Nieuwendam, Tijs Hoogeboom. Deze bezat 1/8 part in genoemd vaartuig en in de uitrusting benevens het walvisvangstgereedschap. De oud-burgemeester machtigde in 1727 zijn behuwde kleinzoon, de schipper Andries Bruyn uit Nieuwendam, tot verkoop van dit 1/8 part. Op een veiling in 'Het Becken' te Amsterdam bracht het f. 280,- op en werd opgekocht door de koopman Jan Moen, boekhouder en hoofdredner van *De Visser* 53).

Eveneens uit de Zaanstreek werd uitgereed 'na de Straat Davids om te handelen' het schip *De Jonge Hottentot*, groot 30 lasten. In 1732 was schipper op dit vaartuig de Amelander Arent Hansz. Op 22 mei van genoemd jaar werd in Straat Davis een contract afgesloten met schipper Gijsbert Ouwehand uit Katwijk aan Zee, bevelhebber op de *Noordwijk*, groot 28 lasten. Rederijen van deze respectievelijke schepen waren Pieter en Symen Hottentot te Oostzaan en Adriaan Marten Looman te Amsterdam. Door de schippers werd bepaald dat zij zouden 'met malkander samen spannen in een Conjonctie van alle hetgeene dat sij in 't toekomende mogten behandelen, visschen, ofte andersins in eeniger Maniere ten profijte van haar beider Heeren Meesters mogte bevorderen'. De gezamenlijke lading ingehandelde producten bedroeg 'een en vijftig quardelen en een gedeelte van een quardeel' aan spek. De totale lading van de *Noordwijk* bedroeg 45 vaten handelsspek en die van *De Jonge Hottentot* was 50 vaten eveneens door commercie verkregen spek 54).

#### *Walvisvangst afgewisseld met koopvaart naar elders*

Dat de bevelhebbers van Straat Davisvaarders in de periode van grote toename der walvisvaart, na 1719, veelal afwisselend ter vangst en ter koopvaardij naar elders voeren, wordt fraai aangetoond door een contract dat de bevelhebber Jan Post uit Delfshaven in 1725 afsloot met de Amsterdamse reder Pieter Salembien. De Delfshavenaar verbond zich om 'te dienen als commandeur den Hr. Pieter Salembien, koopman alhier, en zijne medereders, om te varen van hier naar de Straat Davids ofte naar Groenland, ter visscherij; en de ook daar na eene voyage te doen ter koopvaardij naar de eene of andere plaatse; alles zoodanig als de voorn. Hr. Salembien zal komen goed te vinden. Welke dienst zal geduren den tijd van zes achtereenvolgende jaaren, in te gaan op dato deeses'. (Deze datum was 7 maart 1725). De condities waren dat Post vóór elke afvaart naar Straat Davis zou ontvangen 'op de hand honderd vijftig guldens' en voor het gereedmaken van het schip 25 gulden. Na een behouden reis uit de zeestraat zou de commandeur 25 gulden ontvangen voor het 'afsnijden' (afleveren in goede staat) van het schip en verder 25 stuivers voor ieder quardeel uit het spek gekookt traan en 25 gulden voor de baarden van iedere gedode en afgespekte walvis. Tenslotte zou Post nog de helft van de opbrengst krijgen 'in het verval van de staart en de krenge', dus van de bij het afspekken overgebleven minder lucratieve restanten. Zou de commandeur 400 vaten spek of meer thuisbrengen dan kreeg hij nog 'eene vereeringe' van 100 gulden. Mocht Post in de

wintermaanden niet kunnen uitvaren en moest hij dus 'te huys blijven' dan zou hij 75 gulden voor 'elken winter' ontvangen. Zou hij gedurende de winter voor de rederij van Pieter Salembien wél uitvaren, dan kon hij daarvoor 'behoorlijk loon genieten'. De Amsterdamse koopman behield zich tenslotte het recht voor om het contract eventueel binnen zes jaar te ontbinden. Dit gebeurde inderdaad, want Jan Post voer op het schip *De Propheet Daniel*, groot 70 lasten, slechts vier achtereenvolgende jaren naar Straat Davis ter walvisvangst en Pieter Salembien beëindigde kennelijk na de reis van 1728 het contract met de Delfshavenaar. Deze zou in totaal 225 vaten spek, van 4½ geharpoeneerde walvissen, voor Salembien thuisbrengen. Zijn grootste lading was 95 vaten (in 1725) en Post liep dus de premie van 100 gulden, voor een lading van 400 vaten of meer, mis. Een dergelijke lading walvispek was ook een vrij grote zeldzaamheid bij de walvisvangst in de zeestraat. Het contract tussen Post en Salembien had dus betrekking op reizen met een niet speciaal voor de walvisvangst gebouwd schip, van 70 lasten, dat, behalve als vrij kleine walvisvaarder ook voor de handelsvaart naar elders werd gebruikt. De commandeur voer buiten het vangstseizoen als handelsschipper 55). Slechts langzaam wijzigde de situatie in de zeestraat zich met betrekking tot de scheepstypen. De aanvankelijke, kleine, voornamelijk voor de ruilhandel gebruikte, schepen hadden in de periode tot 1726 al plaats gemaakt voor grotere, maar niet specifieke, walvisschepen, die buiten het seizoen en in andere jaren ook voor de handelsvaart naar elders werden gebruikt. Vanaf 1726 kwamen de speciaal voor de walvisjacht gebouwde schepen van boven 100 lasten, zoals we reeds opmerkten, in de meerderheid. De moeder van de walvisvangst in de zeestraat, namelijk de ruilhandel in dit gebied, zou nog tot 1737 haar stempel op de vaart naar Straat Davis blijven drukken en wel in de vorm van méér voor de walvisvangst aldaar gebruikte, kleinere, scheepstypen dan bij de Groenlandvaart. De handel bleek ook later voor de specifieke walvisschepen bijna niet uit te roeien. Tegen alle verboden van de Denen in trachtten tot ver in de achttiende eeuw de commandeurs ook zaken met de Groenlanders te doen. In verhouding tot de walvisvangst was deze commercie later echter van veel minder belang.

#### *Bescherming van de Groenlanders*

Om de Groenlanders te beschermen tegen de 'invasie' van schepen vanaf 1719 werd door de Staten-Generaal op 19 november 1720 een plakkaat afgekondigd om wreedheden en onbehoorlijke behandeling van de 'wilden en naturellen' langs Straat Davis tegen te gaan. Dit plakkaat werd op 20 april 1722 door de Terschellinger commandeur Klaas Pietersz. Top aan de in 1722 op Groenland gelande Noorse prediker Hans Egede getoond. Het was tevens de eerste ontmoeting tussen Egede en een Europeaan 56). Uft de ontmoeting tussen Egede en Top blijkt dat ook deze Terschellinger, die uitsluitend als commandeur ter walvisvangst bekend is, ruilhandel dreef. Egede schrijft in zijn dagboek over de commercie van de Terschellinger: 'Terwijl ik bij hem aan boord was kwam een Groenlander met een vrouwenschuit aan boord om te handelen en wij moesten met verwondering vaststellen dat Top in een half uur meer handel dreef met deze ene schuit dan wij gedurende ons hele verblijf op Groenland' 57). Deze ontmoeting tussen Egede en Top symboliseerde ook mede de afsluiting van de vroege Straat Davisvaart. De Denen maakten opnieuw aanspraken op Groenland en prefereerden zelf handel met de Eskimo's te drijven. Het zou nog tot 1737 duren eer er daadwerkelijk moeilijkheden ontstonden 58). Het plakkaat van 1720, dat sancties in het vooruitzicht stelde met betrekking tot kwalijke praktijken tegenover de Groenlanders en andere Straat Davisvaarders maande om deze handelingen bij thuiskomst te melden, is inderdaad nagevolgd. Tot heden was dit onbekend. Op 29 mei 1725 echter lag de Pettemer ruilhandelaar Hendrik Jansz. Molenaar, schipper op de zeer kleine *Juffrouw Anna Galey*, van 18 lasten, in de baai Makkelyk Out om 'aldaer te handelen', toen 'sij van de wilden die aan hun boort kwamen zeer veele malen hebben gehoort dat zeker persoon die zij noemden Pijjoek hen hadde ontstolen twee vissen en aan hen daar voor niets van belang hadde willen geven, klagende alle de voorz. wilden die van tijd tot tijd aan hun boort kwamen zeer jammerlijk over het missen van hunne vissen'. Of deze met 'Pijjoek' aangeduide Straat Davisbevelhebber inderdaad zijn straf heeft gekregen is niet



Afb. 12 Groenlander met jachtuitrusting. (*Histoire naturelle et morale des Îles Antilles de l'Amérique*, Rotterdam, 158, pag. 198)

bekend. Wel staat dus vast dat nog in het vijfde jaar na uitvaardiging van het bewuste plakkaat bij notariële verklaring, in Nederland melding werd gemaakt van het bestelen van Groenlanders 59). De Pettener schipper voer vóór de rekening van Hendrik Visscher te Amsterdam. Hendrik Jansz. Molenaar kwam in 1725 thuis met 40 vaten ingehandeld wasvispek. Het plakkaat van 1720 kon de handel op de zeestraat echter uiteindelijk ook niet meer redden, vanwege de Deense aspiraties. De commercie als hoofddoel van de Straat Davisvaarders was gedoemd te verdwijnen; een commercie die tot de interessantste van onze maritieme historie behoort, omdat het hier een ruilhandel betrof in arctisch gebied, die werd gedreven met gebruikmaking van de kleinste handelsvaartuigen.

#### Conclusies

- 1) De geregelde ruilhandel met de Groenlanders langs Straat Davis, vanuit onze Republiek, dateert van na 1680.
- 2) Vóór dit jaar was er uitsluitend sprake van incidentele handelsreizen naar de zeestraat, waarschijnlijk als onderdeel van de totale noordelijke commercie op onder andere IJsland, de Faraöer eilanden, Lapland en mogelijk ook de noordelijke oostkust van Noord-Amerika.

- 3) Deze incidentele commercie met de Groenlanders dateert van 1656, toen er vanuit onze Republiek een reis naar de Straat Davis werd gemaakt met de bedoeling een nieuw handelsgebied aan de noordelijke commercie toe te voegen, sinds de ontdekkingsreizen van vóór 1630.
- 4) De geregelde handelsvaart op de zeestraat vanuit Rotterdam is bijna zeker ontstaan als verlengstuk van de commercie op Ierland. Hierdoor werd Straat Davis onderdeel van een totale rondvaart, die ook Ierse havens aandeed.
- 5) Uit dit patroon ontwikkelden zich vanuit de Maasstad rondvaarten die naast de Ierse havens nog andere handelsplaatsen bevatten of ook buiten Ierland om verliepen.
- 6) Als alternatief werden in dat geval vooral Franse wijnhavens aangelopen. Na 1700 eindigden deze rondvaarten vanuit Rotterdam.
- 7) De handelsvaart op Straat Davis vanuit Amsterdam maakte geen deel uit van een rondreis, maar bracht de schepen direct naar de zeestraat en terug in de IJ-stad. Pas na thuiskomst werd dan een herfstreis naar Franse wijnhavens of de Oostzee gemaakt. Dit was ook het Rotterdamse patroon van na 1700.
- 8) De zeer grote belangen die de Terschellingers bij de ruilhandel op Straat Davis hadden, moeten waarschijnlijk worden verklaard uit de mogelijkheden die hun loodsgaljoten boden voor commerciële reizen naar de zeestraat, die weinig kapitaal vereisten.
- 9) Spek was aanvankelijk voor de ruilhandel op Straat Davis van weinig belang, in tegenstelling tot, vooral, de narwaltanden of zogenaamde eenhoorns. Na 1710 was dit patroon gewijzigd ten gunste van het spek. Naast deze beide artikelen brachten de Straatvaarders vooral walvisbaarden, bontwaren en walrustanden naar de thuishavens.
- 10) De commercie op Straat Davis werd gedreven met buizen, koffen, hoekers en galjoten van minder dan 50 lasten. Uit deze handel ontstond walvisvangst door dezelfde kleine vaartuigen, die veelal samen opereerden. Vanaf rond 1719 kwam hier de walvisvangst uit voort met wat grotere, niet specifieke en ook voor de handelsvaart naar elders gebruikte, schepen. Pas na 1726 kwamen de speciaal voor de walvisvaart en de 'ijsvisserij' gebouwde schepen van 100 lasten en groter bij de Straat Davisvaart in de meerderheid, maar het zou nog tot rond 1737 duren eer het percentage specifieke walvisschepen bij de Straatvaart hetzelfde was als bij de aloude Groenlandvaart, ten oosten van Groenland.
- 11) De walvisvangst in Straat Davis kreeg in de periode 1719-1721 niet de grote stoot doordat er een verschuiving plaats had van schepen uit het aloude vangstgebied, ten oosten van Groenland, naar de zeestraat. De opkomst in dit tijdvak kende daarentegen een geheel eigen ontwikkeling, voortkomende uit de ruilhandel in dit gebied en versterkt door deelname van rederijen die nooit eerder bij de walvisvangst ten oosten van Groenland betrokken waren geweest. Tijdens genoemde periode 1719-1721 bestond minstens 2/3 van alle Nederlandse Straatrederijen uit deze nieuwkomers.
- 12) De grote opkomst van de Straat Davisvaart is bijna geheel een Nederlandse aangelegenheid geweest. Slechts weinig andere naties bedreven aanvankelijk vanuit Europa de vaart op de zeestraat. Incidenteel kennen we in dit verband uitsluitend de tot het Deense koninkrijk behorende Noren, de Basken en de Noordduitsers.
- 13) De belangrijkste vestigingen van ruilhandeldredereijen op Straat Davis in onze Republiek waren Amsterdam, Rotterdam en Nieuwendam. De IJ-stad is later ook altijd de gewichtigste haven voor de Straatvaart gebleven; ook voor de walvisvangst.
- 14) Naast het belangrijkste domicilie voor ruilhandelaren op Straat Davis, Terschelling, werd ook Ameland een woonoord van importantie voor deze schippers. De totale uitbreiding van de Straatvaart bij ruilhandel en walvisvangst werd vooral mogelijk gemaakt door de deelname van de Nederlandse eilanden ten oosten van het Vlie en wel vooral Terschelling, Ameland en Borkum. Op het vasteland was voor de equipering Petten en aanvankelijk de Maasmond van enig belang.
- 15) De komst van de Noorse prediker Egede op Groenland, in 1721, betekende het einde van onze vrije handelsvaart op Straat Davis, die in 1737 door de Denen daadwerkelijk werd belemmerd.

Zeer opvallend is het verschil tussen de diverse plaatsen met Straat Davisrederijen, als we de aantallen van deze rederijen beschouwen die in de periode 1719 tot en met 1721 voor het eerst aan de arctische vaart deelnemen. Is dit aantal voor de gehele Straatvaart dus tenminste 2/3 van alle deelnemende rederijen in onze Republiek, dit ligt voor de diverse plaatsen heel verschillend:

Amsterdam :	27 van de 32 rederijen	( 84.4%)
Rotterdam :	5 van de 9 rederijen	( 55.6%)
Zaandam "	5 van de 11 rederijen	( 45.5%)
Westzaan :	3 van de 5 rederijen	( 60.0%)
De Rijp	0 van de 3 rederijen	( 0.0%)
Nieuwendam	3 van de 3 rederijen	100.0%)
Schiedam:	3 van de 3 rederijen	100.0%)
Delfshaven	1 van de 1 rederij	100.0%)
Beverwijk	1 van 1 rederij	100.0%)
Vlaardingen	2 van de 2 rederijen	100.0%)
Maassluis :	1 van 1 rederij	100.0%)
Medemblik :	1 van 1 rederij	100.0%)
Hoorn :	0 van de 1 rederij	( 0.0%)
Enkhuizen :	1 van 1 rederij	100.0%)
Monnikendam	1 van 1 rederij	100.0%)
Edam	0 van de 3 rederijen	( 0.0%)
Zaandijk	0 van 1 rederij	( 0.0%)
Koog a/d Zaan :	1 van 1 rederij	100.0%)
Jisp :	0 van 1 rederij	( 0.0%)

Als we deze plaatsen van rederijvestigingen nu verdelen in 4 groepen dan komen we tot de volgende komen we tot de volgende percentages:

Rederijvestigingen aan de IJ-mond (Amsterdam en Nieuwendam):

30 van de 35 rederijen ( 85.7%)

Rederijvestigingen aan de Maasmons (Rotterdam, Schiedam, Delfshaven, Vlaardingen, Maassluis):

12 van de 16 rederijen ( 75.0%)

Rederijvestigingen in en om de Zaanstreek (Zaandam, Westzaan de Rijp, Beverwijk, Zaandijk, Koog a/d Zaan, Jisp):

10 van de 23 rederijen ( 43.5%)

Rederijvestigingen in de Zuiderzeesteden (Medemblik, Hoorn, Enkhuizen, Monnikendam, Edam) :

3 van de 7 rederijen ( 42.9%)

Conclusie: Zowel in de IJ- als de Maasmond (met Amsterdam en Rotterdam in de hoofdrol) is er een sterk overwicht van rederijen die de arctische vaart voor het eerst als Straat Davisvaart beoefenden en die dus niet eerder bij de aloude Groenlandvaart, ten oosten van Groenland, betrokken waren. In de (door mij wat ruim bemeten) Zaanstreek en in de Zuiderzeesteden was het percentage van deze rederijen veel kleiner en wel minder dan 50%. Dit betekent dus dat daar in de periode 1719 tot en met 1721, tijdens de plotselinge enorme stijging van het aantal schepen op Straat Davis, de vaart op de zeestraat wél hoofdzakelijk werd bedreven door oude Groenlandrederijen. Daar dit overwicht in de Zaanstreek en langs de Zuiderzee echter veroorzaakt werd door slechts respectievelijk dertien en vier van deze oude rederijen, komt er in het totale beeld, door de grote suprematie van nieuwe rederijen in de IJ- en Maasmond, geen grote wijziging. We kunnen hoogstens vermoeden dat het afwijkende beeld in de

Zaanstreek en mogelijk ook langs de Zuiderzee veroorzaakt werd door een minder grote behoefte om koopvaarders in te zetten op de Straatvaart. Wat was immers het geval? Vooral Amsterdam, maar ook Rotterdam, hadden al vanaf 1680 de grootste belangen in de ruilhandel met de Eskimo's langs de Groenlandse westkust gehad. In deze steden waren ook de grootste concentraties koopvaardij schepen aanwezig. Ten tijde van een overschot aan scheepsruimte, door bijv. een geringer ladingaanbod, en daardoor lagere tarieven werd dit vooral in Amsterdam gevoeld en was een passend alternatief zeer welkom. De Zaanstreek was een gebied dat relatief veel grotere belangen bij de walvisvaart had door een ook procentsgewijze veel kleinere koopvaardijvloot. De Zuiderzeesteden hadden hun grootste bloei gehad en beschikten over minder scheepsruimte voor de koopvaart dan rond 1670. Zowel de Zaanstreek als de Zuiderzeesteden hadden dus in tijden van laagconjunctuur bij de koopvaart minder scheepsruimte aan vrachtaarders over. Deze baisse-periode was rond 1719 voor de handelsvaart op onze grootste havens inderdaad aanwezig. Vanaf 1713 was het aantal binnenlopende koopvaarders in de IJ-stad gedaald van ongeveer 3200 naar rond 2400 schepen per jaar, een daling dus van 25%. Voor Rotterdam was deze vermindering niet zo groot, maar ook daar had zich sinds 1715/16 een afname van het aantal binnenlopende schepen ingezet van ongeveer 1900 naar rond 1700 per jaar, een vermindering dus van 10.5%.

Als alternatief werden vanaf 1719 veel kleinere koopvaarders, voornamelijk van het type hoeker en galjoot, ingezet bij de gecombineerde ruilhandel/ walvisvaart in de Straat Davis, waarbij het accent voor veel schepen echter op de walvisvangst lag. Deze schepen waren dus niet afkomstig van de aloude walvisvangst ten oosten van Groenland, maar van de koopvaardij. In de veelal ijsvrije wateren ten zuiden van Disko konden ook onversterkte koopvaarders de walvisjacht bedrijven. De kleinste schepen, beneden 30 lasten, die ook voor 1719 op de zeestraat voeren, bleven naar de westkust van Groenland komen. Het voornaamste doel van deze vaartuigjes zou de ruilhandel blijven. De oude Groenlandrederijen, die hun schepen aanvankelijk naar de wateren ten oosten van Groenland stuurden en die vanaf 1719 ook de walvisjacht in Straat Davis gingen beoefenen, waren in de eerste jaren dus vooral uit de Zaanstreek afkomstig. Zij bleven in die periode echter ver achter bij de nieuwe rederijen die nooit eerder de arctische vaart hadden beoefend en koopvaarders gingen inzetten op de walvisjacht in de zeestraat. Pas vanaf 1726 streefden de specifieke grote walvisschepen de kleinere koopvaarders voor de jacht in Straat Davis voorbij. Toen namen, wat eerder altijd de gangbare mening voor de periode vanaf 1719 was, ook pas de Groenlandrederijen een belangrijke plaats bij de Straatvaart in.

In zijn studie 'Het Noorderkwartier' tracht A.M. van der Woude de ontwikkeling van de walvisvaart in de periode 1713-1721, waarin het aantal schepen voor de arctische vaart toenam van 94 tot 257, eveneens te verklaren uit de slechte conjunctuur in de vrachtaart (61). Zijn uitgangspunten stemmen echter niet met de werkelijkheid overeen. Veronderstelt van der Woude immers dat omstreeks 1720 het afwisselend gebruik van schepen voor walvis- en vrachtaart afgenomen zou zijn, in werkelijkheid nam dit toen juist enorm toe. Dit werd veroorzaakt door de mogelijkheid om in het nieuwe vangstgebied (Straat Davis) te opereren met onversterkte schepen die inderdaad, zoals van der Woude veronderstelt, bijna zeker door een baisse in de vrachtaart werden ingezet. Dat dit toen in de zeestraat voor het eerst op deze schaal gebeurde vindt waarschijnlijk haar verklaring in de omstandigheid dat de oorspronkelijke ruilhandelaars met hun zeer kleine koopvaarders, door een afnemende commercie met de Eskimo's, omstreeks 1719 al tot meer walvisvangst met hun scheepjes waren overgegaan en hadden aangetoond dat dit in de zeestraat inderdaad met onversterkte vaartuigen mogelijk was. Deze scheepjes kwamen vooral uit Amsterdam en Rotterdam waar ook de meeste belangstelling voor een alternatieve activiteit van koopvaarders te vinden was in die periode (62). De voor de walvisjacht ingezette vrachtschepen werden in andere seizoenen en jaren in die periode ook voor de koopvaart naar elders aangewend. Bij de Groenlandvaart lag dit geheel anders. Hier werden reeds vanaf 1713 bijna uitsluitend grote versterkte, specifieke walvisschepen gebruikt voor de ijssvisserij, die in veel mindere mate na het vangseizoen voor de vrachtaart werden ingezet, maar veelal werden opgelegd tot de voorbereiding van de volgende jacht.

Daar was dus zeker het afwisselend aanwenden van schepen voor walvisvaart en koopvaardij reeds lang voor 1720 geen gebruikelijke zaak meer, maar bij de Straat Davisvaart begon dit pas goed in 1720 en het duurde tot 1737 eer het percentage niet-specifieke walvisschepen bij bijv. de Amsterdamse Straat Davisvaart beneden 20% daalde. In de jaren 1719, 1722, 1726 en 1730 beliep dit aantal respectievelijk 83.3%, 94.7%, 50.0%, 37.7% voor de Straatvaart uit de IJ-stad en dit toont aan dat de niet-specifieke walvisschepen slechts langzaam uit het Straat Davisvaart-beleid verdwenen. Hoewel Van der Woude dus wel de kern van de zaak raakt, kon hij geen juiste voorstelling geven door onbekendheid met de totaal verschillende situaties bij respectievelijk de Groenland en de Straat Davisvaart in de eerste jaren vanaf 1719 met betrekking tot de gebruikte schepen. Er was helemaal geen uniformiteit op dit terrein tussen beide vangstgebieden en ook de veronderstelde verschuiving van schepen uit het oude vangstgebied ten oosten van Groenland naar Straat Davis was in deze jaren nog van weinig belang. Dit laatste is een zeer verrassend aspect voor vele walvisvaart-historici, maar vloeit direct voort uit de interesse van koopvaart-rederijen, die nooit eerder bij de arctische vaart betrokken waren, voor het nieuwe vangstgebied. De reders van de aloude Groenlandvaart, ten oosten van Groenland, toonden aanvankelijk beslist geen grote belangstelling 63).

#### Noten

(Met grote dank aan Dr. S. Hart te Amsterdam voor zijn assistentie bij het onderzoek naar notariële stukken met betrekking tot de Straat Davisvaart in het Gemeente-archief te Amsterdam)

1. Zie hierna vermelde literatuur onder P. Dekker
2. P. Dekker, 'Meer dan vijftig jaren' vrije handel met de Eskimo's op Groenland, in: *It Beaken* 37(1975)371-385
3. P. Dekker, De ontwikkeling van de Amsterdamse Straat Davisvaart in de periode 1719-1746, in: *Cornelis Douwes* nr. 53, oktober 1978, 1155-1162
4. P. Dekker, Het raadsel van de oorsprong der walvisvangst in Straat Davis, in: *Zeewezen* 63(1974)17-19
5. P. Dekker, Het hoogtepunt van de Friese historische buitengaats cartografie, in: *It Beaken* 38(1976)96-111
6. Charles de Rochefort, *Histoire naturelle et morale des Iles Antilles de l'Amérique* ...etc., Rotterdam, 1658
7. Gemeente-archief Amsterdam, Notarieel Archief 3864, fol. 49, akte van 12 juni 1675, notaris Adriaan van Santen
8. *Ibidem* 3787 A, akte nr. 31 van 1 september 1678
9. *Ibidem* 1588, akte van 22 april 1645, notaris Pieter Capoen
10. Rijksarchief in Noord-Holland, Haarlem, Notarieel Archief, Notaris S. Oosterhoorn, akte van 12 juli 1675
11. Zie ook: P. Dekker, De pilotage te Petten in de 18e eeuw, in: *Jaarboek Historisch Genootschap 'Oud West-Friesland'* 42(1975) 36-71; verder: Loodsen, Den Helder en Huisduinen, 1710-1794, Den Helder, Genealogische Werkgroep, s.a.
12. Zie ook: Gert Nooter, Old kayaks in the Netherlands, in: *Mededelingen van het Rijksmuseum voor Volkenkunde (Leiden)* 1971, 6
13. Een Straat-Davismannetje, in: *Amstelodanum* 38(1949)64; C. de Jong, *Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart, II, hofdst. X, noot 3* (verschijnt binnenkort)
14. Finn Gad, *The history of Greenland, London, 1970-1973, I, 311-313*
15. Johan E. Elias, *De vroedschap van Amsterdam, 1578-1795, Haarlem 1903-1905, II, 935*
16. Gemeente-archief Rotterdam, Notarieel Archief 961/479, akte van 26 mei 1690, notaris Philip Basteels
17. *Ibidem*, akte van 19 april 1693, notaris Johan ten Berch
18. *Ibidem* 967/97, akte van 18 januari 1696, notaris Philip Basteels
19. *Ibidem*, akte van 8 maart 1696, notaris Joh. van Lodenstein

20. *Ibidem* 1627/75 en 1627/77, notaris Gerard Blockerus
21. *Ibidem*, akte van 22 december 1695, notaris Johan an Lodenstein; zie ook de akten 1610/17 en 1610/71
22. *Ibidem* 1482/295
23. *Ibidem* 1682/110, akte van 14 oktober 1700, notaris A.C. van Abeele
24. Gemeente-archief Amsterdam, Notarieel Archief 7970, akte nr. 231 van 28 september 1715, notaris P. de Marolles
25. *Ibidem* 6761, pag. 1031, akte van 23 augustus 1712, notaris P. van der Meulen
26. *Ibidem* 6771, pag. 877, akte van 26 februari 1707, notaris P. van der Meulen
27. *Ibidem* 5294, pag. 1053 en 1057, akte van 16 oktober 1704, notaris S. van Sevenhoven
28. Algemeen Rijksarchief, 's-Gravenhage, Resoluties Admiraliteit Zeeland, 2e helft 1704, Admiraliteitscolleges, nr. 2526
29. Rijksarchief in Zeeland, Middelburg, Archief Rekenkamer, nr. C 4504, fol. 34
30. Hans Egede, *Ausführliche und wahrhafte Nachricht vom Anfange und Fortgange der Gronlandischen Mission ... u.s.w., Hamburg, 1740*
31. Hans Egede, *Beschryving van Oud-Groenland ... etc., Delft, 1746, blz. 179 vlg.*
32. P. Dekker, Louris Feijkes (Haan) en de door hem genoemde Terschellinger schipper Gauwe Jelts Spaniert, in: *Cornelis Douwes* nr. 43, november 1975, 916-920
33. Gemeente-archief Amsterdam, Notarieel Archief 6026, akte van 6 oktober 1704, notaris Pieter Schabaalje
34. *Ibidem* 6028 A, akte van 2 juni 1705, notaris Pieter Schabaalje
35. *Ibidem* 6047, akte van 20 september 1709, notaris Pieter Schabaalje; P. Dekker, De eerste schippersjaren van de Terschellinger Louris Feijkes (Haan), in: *Cornelis Douwes* nr. 42, juni 1975, 858-863
36. Gemeente-archief Amsterdam, Notarieel Archief 7299, akte van 20 maart 1715, notaris Adriaan Karreman
37. *Ibidem*, Notarieel Archief Ransdorp, nr. 27, akte nr. 12
38. S. Hart, *Geschrift en getal, Dordrecht, 1976, blz. 225*
39. Pilatu de Tassulo, *Lettres sur la Hollande, Lettre XI, van 1 november 1778, aangehaald in: S. Lootsma, Bijlage tot de geschiedenis der Nederlandsche walvisvaart, Amsterdam 1937, blz. 161*
40. Gemeente-archief Amsterdam, Notarieel Archief 6433, akte nr. 428 van 26 september 1718, notaris C. Achthoven
41. Zie hiervoor noot 3
42. Zie hiervoor noot 5
43. Gemeente-archief Amsterdam, Notarieel Archief 6126, akte van 4 Genealogische Werkgroep, s.a.
44. Zie ook: Gert Nooter, Old kayaks in the Netherlands, in: *Mededelingen van het Rijksmuseum voor Volkenkunde (Leiden)* 1971, 6
45. Een Straat-Davismannetje, in: *Amstelodanum* 38(1949)64; C. de Jong, *Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart, II, hofdst. X, noot 3* (verschijnt binnenkort)
46. Finn Gad, *The history of Greenland, London, 1970-1973, I, 311-313*
47. Johan E. Elias, *De vroedschap van Amsterdam, 1578-1795, Haarlem 1903-1905, II, 935*
48. Gemeente-archief Rotterdam, Notarieel Archief 961/479, akte van 26 mei 1690, notaris Philip Basteels
49. *Ibidem*, akte van 19 april 1693, notaris Johan ten Berch
50. *Ibidem* 967/97, akte van 18 januari 1696, notaris Philip Basteels
51. *Ibidem*, akte van 8 maart 1696, notaris Joh. van Lodenstein
52. *Ibidem* 1627/75 en 1627/77, notaris Gerard Blockerus
53. *Ibidem*, akte van 22 december 1695, notaris Johan an Lodenstein; zie ook de akten 1610/17 en 1610/71
54. *Ibidem* 1482/295
55. *Ibidem* 1682/110, akte van 14 oktober 1700, notaris A.C. van Abeele
56. Gemeente-archief Amsterdam, Notarieel Archief 7970, akte nr. 231 van 28 september

- 1715, notaris P. de Marolles
25. Ibidem 6761, pag. 1031, akte van 23 augustus 1712, notaris P. van der Meulen
  26. Ibidem 6771, pag. 877, akte van 26 februari 1707, notaris P. van der Meulen
  27. Ibidem 5294, pag. 1053 en 1057, akte van 16 oktober 1704, notaris S. van Sevenhoven
  28. Algemeen Rijksarchief, 's-Gravenhage, Resoluties Admiraliteit Zeeland, 2e helft 1704, Admiraliteitscolleges, nr. 2526
  29. Rijksarchief in Zeeland, Middelburg, Archief Rekenkamer, nr. C 4504, fol. 34
  30. Hans Egede, Ausführliche und wahrhafte Nachricht vom Anfange und Fortgange der Gronlandischen Mission ... u.s.w., Hamburg, 1740
  31. Hans Egede, Beschryving van Oud-Groenland ... etc., Delft, 1746, blz. 179 vlg.
  32. P. Dekker, Louris Feijkes (Haan) en de door hem genoemde Terschellinger schipper Gauwe Jelts Spaniert, in: Cornelis Douwes nr. 43, november 1975, 916-920
  33. Gemeente-archief Amsterdam, Notarieel Archief 6026, akte van 6 oktober 1704, notaris Pieter Schabaalje
  34. Ibidem 6028 A, akte van 2 juni 1705, notaris Pieter Schabaalje
  35. Ibidem 6047, akte van 20 september 1709, notaris Pieter Schabaalje; P. Dekker, De eerste schippersjaren van de Terschellinger Louris Feijkes (Haan), in: Cornelis Douwes nr. 42, juni 1975, 858-863
  36. Gemeente-archief Amsterdam, Notarieel Archief 7299, akte van 20 maart 1715, notaris Adriaan Karreman
  37. Ibidem, Notarieel Archief Ransdorp, nr. 27, akte nr. 12
  38. S. Hart, Geschrift en getal, Dordrecht, 1976, blz. 225
  39. Pilatu de Tassulo, Lettres sur la Hollande, Lettre XI, van 1 november 1778, aangehaald in: S. Lootsma, Bijlage tot de geschiedenis der Nederlandsche walvisvaart, Amsterdam 1937, blz. 161
  40. Gemeente-Archief Amsterdam, Notarieel Archief 6433, akte nr. 428 van 26 september 1718, notaris C. Achthoven
  41. Zie hiervoor noot 3
  42. Zie hiervoor noot 5
  43. Gemeente-archief Amsterdam, Notarieel Archief 6126, akte van 4 september 1720, notaris Pieter Schabaalje
  44. Ibidem 7656, akte nr. 587 en 602 van 21 en 27 augustus 1732, notaris Abraham Tzeewen
  45. Ibidem 8571, pag. 1619, akte van 8 maart 1720, notaris Adrian Baars
  46. Ibidem 6836, akte van 26 oktober 1719, notaris Pieter van der Meulen
  47. Ibidem 6438, akte nr. 165 van 10 april 1720, notaris Cornelis van Achthoven
  48. P. Dekker, De spekopbrengst van de geharpoeneerde walvissen in het Arctische vangstgebied gedurende de periode 1719-1760, in: Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zee-geschiedenis nr. 37, december 1978, 27-35
  49. Gemeente-archief Amsterdam, Notarieel Archief 8996, akte nr. 295 van 18 februari 1733, notaris Adrian Baars
  50. Ibidem 7656, akte nr. 587 en 602 van 21 en 27 augustus 1732, notaris Abraham Tzeewen
  51. Ibidem 6843, akte van 9 december 1720, notaris Pieter van der Meulen
  52. Rijksarchief in Noord-Holland, Haarlem, Notarieel Archief Zaandam, nr. 5845/216, akte van 8 november 1721
  53. Gemeente-archief Amsterdam, Notarieel Archief Nieuwendam, nr. 4, 1725-1727, akte nr. 293 en 308 van 26 januari en 10 april 1727
  54. Rijksarchief in Friesland, Leeuwarden, Oud-rechterlijke archieven Terschelling, nr. 6987, akte van 29 oktober 1732
  55. Gemeente-archief Amsterdam, Notarieel Archief 5832, akte van 7 maart 1725, notaris D. Walschaart
  56. P. Dekker, Een zilveren beker voor de Terschellinger Klaas Pietersz. Top en zijn huisvrouw Marritje Hendricks, in: It Beaken 39 (1977) 20-34
  57. Hans Egede, Ausführliche ... Nachricht, blz. 35
  58. Zie hiervoor noot 2

59. Gemeente-archief Amsterdam, Notarieel Archief 6157, akte nr. 746 van 2 oktober 1725, notaris Pieter Schabaalje
60. J.V.Th. Knoppers, De vaart in Europa, in: Maritieme geschiedenis der Nederlanden, III, Bussum, 1977, statistieken II en III op blz. 233 en 243
61. A.M. van der Woude, Het Noorderkwartier, II, Wagenfingen, 1972 blz. 441-443
62. Zie ook voor de afname van de ruilhandel rond 1719: L.F. Haan, Beschryving van de Straat Davids ... etc., Amsterdam, 1720
63. Zie hiervoor noot 3

#### Overige geraadpleegde bronnen en literatuur

- Gemeente-archief Amsterdam, Archief Burgemeesteren, Registers van afgegeven zeebrieven
- Gemeente-archief Amsterdam, Lijsten van de Hollandsche, Hamburger en Bremer Groenlands- resp. Straat Davisvaarders.
- Gemeente-archief Amsterdam, Archief van de Directie van de Oostersche Handel en Rederijen, Particulier Archief nr. 78, Galjootsgeld registers.

Dekker, P., De bloeitijd van de walvisvaart op onze Waddeneilanden, in: Zeewezen 63 (1974) 129-165

Dekker, P., De Amelandse walvisvaart, in: It Baseken 36 (1974) 206-223

Dekker, P., De Terschellinger arctische ruilhandel en alvisvangst, in: It Baseken 37 (1975) 167-168

Dekker, P., Ruilhandel met de Groenlanders, in: Jaarboek Historisch Genootschap 'Oud West-Friesland' 43 (1976) 103-111

Dekker, P., Pieter Jansz Molenaar uit Petten: de schipper van de Hernhutters, in: Jaarboek Historisch Genootschap 'Oud West-Friesland' 46 (1979)

Dekker, P., Borkum, voor de historie van de walvisvaart een Westfries eiland, in: It Beaken 4 (1979), nr. 4

Kupp, J. en Hart, S., The Dutch in the Strait of Davis and Labrador during the 17th en 18th centuries, in: Man in the Northeast (Victoria, Canada), 1976, nr. 11

Sante, Gerret, Alphabetische Naam-Lyst van alle de Groenlandsche en Straat Davissche commandeurs..... etc., Haarlem, 1770

Zorgdrager, C.G., Bloeiende opkomst der aloude en hedendaagsche Groenlandsche Vissery, bewerkt door A. Moubach, 1727