



Universiteit  
Leiden

The Netherlands

**Jan, Piet, Gerrit en Corneel die jagen op walvis:  
Nederlandse commandeurs ter walvisvaart in de  
vrachtvaart (1675-1695)**

Quanjer, B.

**Citation**

Quanjer, B. (2016). Jan, Piet, Gerrit en Corneel die jagen op walvis:  
Nederlandse commandeurs ter walvisvaart in de vrachtvaart  
(1675-1695). *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 35(2), 22-39.  
Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4306248>

Version: Publisher's Version

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

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4306248>

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

# Jan, Piet, Gerrit en Corneel die jagen op walvis\*

*Nederlandse commandeurs ter walvisvaart in de vrachtvaart (1675–1695)*

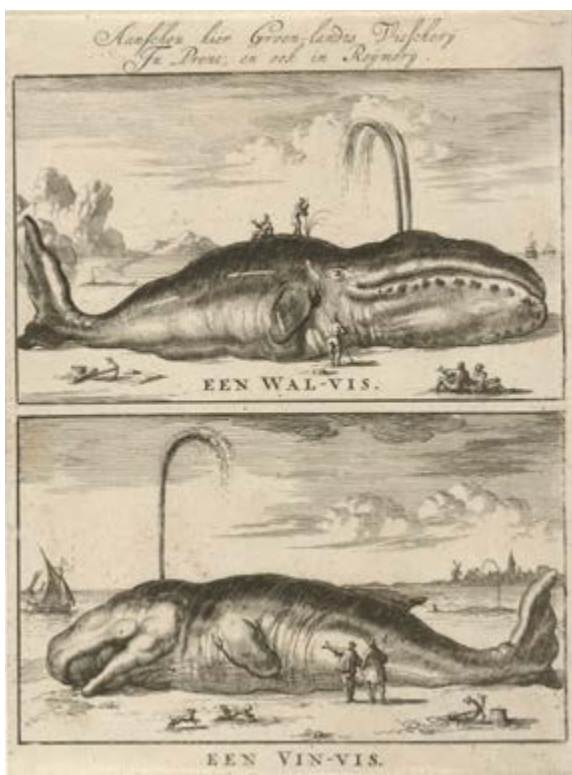
At the end of the seventeenth century, Dutch whaling reached a peak in yearly production, with 45,500 barrels of whale oil. Over the course of the century, whaling had transformed from hunting in the bays of Spitsbergen and Jan Mayen to hunting along the ice. To withstand the force of the ice, ships with a thicker hull were necessary, resulting in heavy vessels that were less profitable for trade. This study looks into the commanders between 1675 and 1695, which were in charge of the whaling ships. Did they combine whaling with trade or should they be seen as specialists?

Three trade routes were researched: the trade through the Sont, the trade with Archangel and the salt trade with France and Portugal. This study shows that of the 124 commanders that were researched, 41 were also active as skip-pers in trade routes. There were differences per route as to why the commanders switched from whaling to trade. The route through the Sont was preferred in times of crisis, the route towards Archangel was used to make up for a disappointing whaling season and the Salt trade was chosen when whaling did not work out for the commander.

There were differences between the whaling regions in the Dutch Republic. The Wadden Islands and the Noorderkwartier were relatively new in the whaling business and had a small number of commanders actively taking part in trade routes. Friesland and West-Friesland saw a decline in the number of whaling commanders during the second half of the seventeenth century. In the latter two regions the number of commanders that combined whaling and trade was high. Important in the commanders' choice to switch to trade, were the relation between whaling and trade, and the size of the whaling industry.

\* Dit artikel is gebaseerd op een scriptie, waarbij de namen van commandeurs een belangrijke rol speelden in de vergelijking tussen verschillende vaarten. Deze voor-

namen, (Jan, Piet, Gerrit kwam vaker voor dan Tjoris en Corneel) bekend uit het oude zeemanslied 'Al die willen te kaap'ren varen' kwamen het meeste voor bij dit onderzoek.



Walvis en vinvis, ets door Jan Luyken, Amsterdam 1684. COLLECTIE RIJKSMUSEUM.

## INLEIDING

Aan het eind van de zeventiende eeuw was de walvisvaart een belangrijke industrie in de Republiek, die jaarlijks 45.500 vaten traan opleverde en 10.000 zeelieden aan werk hielp.<sup>1</sup> Tussen 1660 en 1670 hadden een aantal veranderingen de walvisvaart compleet veranderd. Na 1660 werden de eilanden Spitsbergen en Jan Mayen niet meer bezocht om walvissen te vangen of traan te koken. De walvissen kwamen niet meer in de baaien van de eilanden dus werd er langs het pakijns gejaagd. De gewone handelsschepen die voorheen gecharterd werden voldeden niet meer omdat ze niet bestand waren tegen de krachten van het ijs. Voor de walvisvangst werden speciale fluitschepen gebouwd, die voorzien waren van een dubbele laag planken.<sup>2</sup> Dit maakte de schepen log en langzaam, maar geschikt om veilig mee langs het ijs te varen. Het was echter minder rendabel om deze schepen in de vrachvaart te gebruiken.

1 C. van Bochove en J.L. van Zanden, 'Two engines of early modern economic growth? Herring fisheries and whaling during the dutch golden age (1600-1800)' in: *Ricchezza*

*del Mare secc XIII-XVIII*, ed: S. Cavaciocchi (Monnier 2006) 557-575.

2 C. de Jong, *Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart* (Pretoria 1972) 19.

Een andere verandering was het verdwijnen van de schipper.<sup>3</sup> Voor 1660 was de schipper van het gecharterde schip verantwoordelijk voor de navigatie. Naast de schipper was er nog een commandeur aan boord die de rol van vangstleider had. Doordat er geen schepen meer werden gecharterd, verdween de schipper en werd de commandeur naast vangstleider ook verantwoordelijk voor de navigatie. Een logische aanname zou zijn dat commandeurs aan het eind van de zeventiende eeuw, gezien de omstandigheden, zich volledig toededen op de walvisvaart.

Het is opmerkelijk dat deze hypothese nog nooit getoetst is.<sup>4</sup> Het is nog opmerkelijker dat er naar walvisvaart aan het eind van de zeventiende eeuw nauwelijks onderzoek is gedaan.<sup>5</sup> En dat terwijl de walvisvaart voor veel plaatsen in Nederland een belangrijk deel uitmaakt van de geschiedenis. Omdat er nog overblijfselen zijn, zoals commandeurswoningen of bijvoorbeeld schilderingen. Commandeurs waren welgesteld en stonden in kleine gemeenschappen hoog in aanzien.<sup>6</sup> Maar al in de achttiende eeuw werd de walvisvaart beschreven als 'een soort van Loterij dan [als] een bestendige en geregelde Commercie'.<sup>7</sup> Kan het zo zijn dat commandeurs niet alleen in de walvisvaart hun geld verdienden maar ook op de vrachtvaart?

Voor dit onderzoek zijn, uit het door Simon Hart opgestelde kaartenstelsel, dat een inzicht biedt in de notariële archieven van Amsterdam, 124 commandeurs gehaald die tussen 1675 en 1695 ter walvisvaart gingen. Tussen 1665 en 1667 en ook tussen 1672 en 1674 voer de walvisvloot vanwege oorlog niet uit, waardoor 1675 als beginjaar van het onderzoek is genomen. De gevonden commandeurs zijn teruggezocht in aktes met betrekking tot de Archangelvaart, zoutvaart (vanuit de westkust van Frankrijk en Portugal) en in de Sonttolregisters. In deze bestanden kunnen ze alleen als schipper (en niet

3 C. de Jong, *Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart* (Pretoria 1972) 20

4 In de volgende werken wordt de al eerder beschreven hypothese gevolgd: De Jong, *Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart*, 19; J.R. Bruijn en C.A. Davids, Jonas vrij. De Nederlandse walvisvaart in het bijzonder de Amsterdamse, in de jaren 1640-1664' in: *Economisch- en sociaal-historisch jaarboek* ('s-Gravenhage 1975) 171; C.F.J. 'Het Zaanse aandeel in de Hollandse walvisvaart van de 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuw' in: *Zaankanters en het water: de mensen, de schepen en het landschap*. Ed: J. Aafjes en J. Kingma (Wormer 2007) 41.

5 De periode voor de Noordse Compagnie (1612-1642) komt terug in: L. Hacquebord, *Smeerenburg. Het verblijf van Nederlandse walvisvaarders op de westkust van Spitsbergen in de zeventiende eeuw* (Groningen 1984); De periode tot 1660 is beschreven in: Bruijn en Davids, 'Jonas vrij', 141-178. Verder wordt de

periode wel beschreven in korte hoofdstukken in: De Jong, *Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart*; J.C.A. Schokkenbroek, *Trying-out, An anatomy of Dutch whaling and sealing in the nineteenth century 1815-1885* (Amsterdam 2008), de periode na 1700 wordt in het volgende werk behandeld: P. Dekker, 'Borkum voor de historie van de walvisvaart een Westfries eiland' *It beaken* vol. 41 (1979) 207-235.

6 I. Vonk, 'Ook Texelaars vingen walvisen tussen de ijsschotsen' tijdens: *Willem Barentsz Poolinstituut, Symposium walvisvaart 31 oktober 2014, Regionale ontwikkelingen door Nederlandse walvisvaart* (Groningen); Dekker, 'Borkum', 207.

7 S. Lootsma, *Bijdrage tot de Geschiedenis der Nederlandse walvisvaart (meer speciaal de Zaanse)* (Amsterdam 1937) 64. Aldaar, de koopman of bydragen ten opbouw van Neerlands koophandel en zeevaart deel 1, 240.

met de aanduiding 'commandeur' of andere taak aan boord) worden teruggevonden, omdat alleen de naam van de schipper in deze bronnen te vinden is. Het valt echter te verwachten dat de commandeur, mocht hij ook in de vrachtvaart actief geweest zijn, dit ook als schipper heeft gedaan omdat hij aan boord van de walvisvaarder ook de hoogste functie had.

De vergelijking tussen de databases op basis van namen brengt enkele problemen met zich mee. Zo werd de naam in de zeventiende eeuw lang niet altijd op dezelfde manier geschreven. Soms ontbrak het patroniem of de achternaam of was de naam anders gespeld. Zo komt in het kaartensysteem van Hart de commandeur Jan Cornelisz Oomjan uit Hoorn voor. Maar in de Sonttolregisters vinden we een Jan uit Hoorn met de achternamen Oudjan, Onjam, Omsan, Ohmjan en Oom Jan.<sup>8</sup> Doordat de plaats van herkomst bekend is en er geen grote tijdsperiode is waarbinnen de naam voor komt, is aan te nemen dat het om dezelfde man gaat. Er is echter geen gouden regel om vast te stellen of het om twee verschillende personen gaat. Bij dit onderzoek gelden naam, herkomst en tijdsperiode als belangrijke parameters.

In dit onderzoek wordt niet alleen onderzocht of commandeurs ook actief waren op de vrachtvaart, maar zullen de resultaten ook nog per regio verklaard worden. Lastig is daarbij dat commandeurs niet overal dezelfde woonplaats of *hjemsted* opgaven omdat er geen voorgeschreven antwoordcode bestond.<sup>9</sup> Een voorbeeld hiervan is Burde Auckus uit Workum.<sup>10</sup> In de Sonttolregisters komt hij een aantal keer voor met als woonplaats Harlingen, maar ook met de woonplaats Workum. Nu is de haven van vertrek wel steeds Harlingen en kan het dus zijn dat hij deze plaats heeft opgegeven. Hierbij zijn ook weer bovenstaande parameters gehanteerd. Doordat 124 commandeurs een groot bestand vormen en de bij de vergelijking strikte maatstaven zijn gebruikt zijn de uitkomsten van dit onderzoek redelijk betrouwbaar.

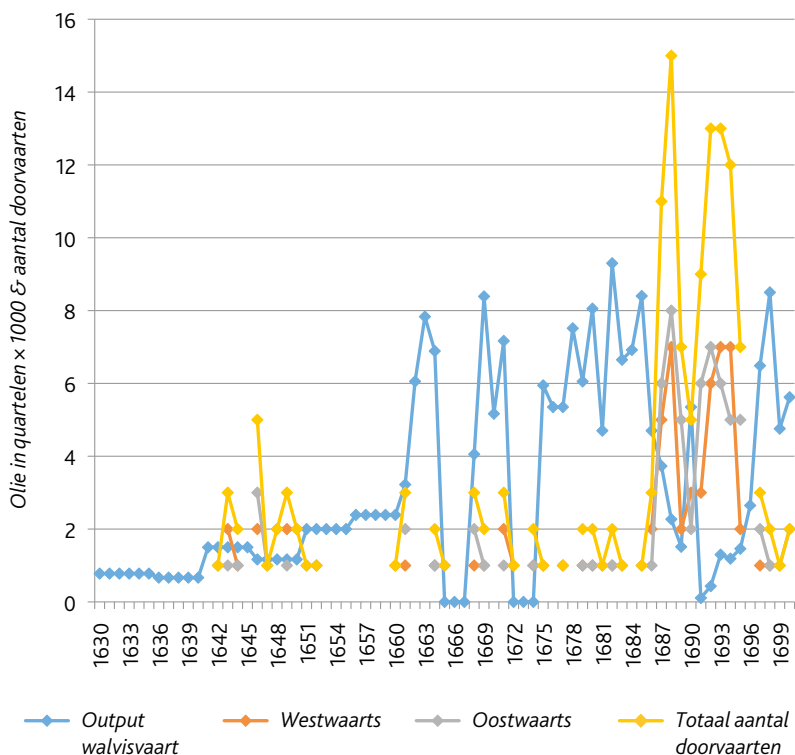
## COMMANDEURS ACTIEF IN DE VAART DOOR DE SONT

Van de 124 commandeurs konden er 39 teruggevonden worden in de Sonttolregisters. De 39 commandeurs voeren gemiddeld twee keer richting het Oostzeegebied en deden daarbij de gebruikelijke bestemmingen aan, zoals Danzig en het Baltisch gebied. Eén derde van deze commandeurs was actief in de vaart door de Sont, wat nog een behoorlijke hoeveelheid is gezien de verwachting

8 Stadsarchief Amsterdam, toegangsnummer 30452, Archief van S. Hart: (gedeeltelijke) toegang op de notariële archieven. Inventarisnummer: 431 Vervoerder drager – Walvisvaarder harpoenier (3825/27); Soundtoll registers online [www.soundtoll.nl/index.php/nl/](http://www.soundtoll.nl/index.php/nl/) (Laatst geraadpleegd op 18 maart 2014) 659857, 664828, 656307, 657128, 670034.

9 P.C. van Royen, *Zeevarenden op de koopvaardijvloot omstreeks 1700* (Amsterdam 1987) 34.

10 Soundtoll registers online, 752108, 743545, 706812, 802610; Dekker, 'Borkum voor de historie van de walvisvaart een Westfries eiland', 209.



Grafiek 1. Opbrengst walvisvaartindustrie weergegeven in olie in quartelen & aantal doorvaarten door de Sont van commandeurs 1630–1700. De grafiek van Bochove en van Zanden die olie in quartelen geeft, een oude meeteenheid (ca. 930 liter walvisspek), is gebruikt om de staat van de walvisvaart als industrie inzichtelijk te maken en daar het aantal commandeurs dat door de Sont voer tegenover te zetten. BRON: SOUNDTOLL REGISTERS ONLINE; ARCHIEF VAN S. HART: INVENTARISNUMMERS: 431, 432, 575 EN 576; C. VAN BOCHOVE EN J.L. VAN ZANDEN, 'TWO ENGINES' 565.

dat commandeurs met hun kennis en schepen zich op de walvisvaart zouden toespitsen. Waarom waren de commandeurs dan actief in de vrachvaart? Een antwoord op deze vraag kan gevonden worden door eerst de vraag te stellen wanneer commandeurs zich bezighielden met de vrachvaart? Het antwoord op die vraag geeft al een groot deel van het antwoord.

In grafiek 1 is weergegeven wanneer en hoe vaak de commandeurs door de Sont voeren. Dit is afgezet tegen de opbrengst van de walvisvaart. De grafiek laat zien dat in de jaren dat het slechter ging met de walvisvaart, vanaf 1687, er een aantal commandeurs overstapte naar de vrachvaart in het Oostzeegebied. Voor het jaar 1688 worden er zelfs vijftien tochten door de Sont gevonden, terwijl er voor de topjaren van de walvisvaart tussen 1675 en 1685 slechts één of twee tochten per jaar werden gemaakt. Van de 39 commandeurs die ook in de vrachvaart naar het Oostzeegebied actief waren deden 31 dit tussen 1687 en 1697. Daarnaast is er een drietal commandeurs die tussen 1640 en 1650 een aantal reizen door de Sont heeft gemaakt voordat ze actief werden in de

walvisvaart.<sup>11</sup> Het grote overschakelen van de walvisvaart naar de koopvaardij vond voor de commandeurs dus tussen 1687 en 1697 plaats. De opbrengst van de walvisvaart lag in deze jaren zeer laag. Hoe kwam dit en waarom kozen de commandeurs juist toen voor de Oostzee?

De slechte periode tussen 1687 en 1697 is een gevolg van de Negenjarige Oorlog. In tegenstelling tot de Tweede en Derde Engels-Nederlandse oorlogen (1665–1667 en 1672–1674) kwam de walvisvaart tijdens de Negenjarige Oorlog niet volledig tot stilstand. Het aantal walvisschepen dat per jaar naar het noorden voer daalde wel tot onder de honderd maar de bedrijfstak bleef produceren. De oorlog was echter wel voelbaar in de walvisvaart. Zo legde de marine in tijden van oorlog altijd beslag op de Hollandse zeelieden. De bemanning van de oorlogsvloot groeide tijdens de Negenjarige Oorlog van 3500 naar 20.000 man.<sup>12</sup> Deze zeelieden werden uit de walvisvaart en haringvisserij gehaald, waardoor het aantal schepen dat uitvoer in sommige jaren tot onder de honderd daalde.<sup>13</sup> Het lijkt echter alsof de handel in het Oostzeegebied werd gespaard, waarschijnlijk omdat deze handel van groot economisch belang was. Dat veel commandeurs voor de vrachtvaart het Oostzeegebied kozen kan hiermee samenhangen. Daarnaast hadden de commandeurs die wel op walvisjacht gingen het ook zwaar op open zee. Franse kapers kaapten een groot aantal schepen en ook de vangsten waren lager door mogelijke overbevissing in voorgaande jaren. In de gegevens die vanuit het notarieel archief in Amsterdam werden verzameld, zijn voor de jaren van de Negenjarige Oorlog veel aktes te vinden die over gekaapte schepen spreken.<sup>14</sup> Voor 1693 is bekend dat er in dit jaar in totaal 28 walvisvaarders door de Fransen werden gekaapt.<sup>15</sup> Ook de verzekeringspremies die gevraagd werden vertonen dit beeld. Een schip dat bij Frankrijk in de buurt kwam betaalde een premie die relatief twee tot vijf keer zo hoog uitviel als die voor het Oostzeegebied.<sup>16</sup> De Oostzee was dus een veilig alternatief in tijden van crisis en oorlog. Het gevaar van de Negenjarige Oorlog en de slechte vangsten die hiervan het gevolg waren, heeft waarschijnlijk ook een aantal commandeurs voor de Oostzee doen kiezen.

Na 1697 duiken slechts 10 van de 39 commandeurs nog een keer in de Sontolregisters op. Hiervan kozen er 7 tijdens de Grote Noordse Oorlog (1700–1721) weer voor de vrachtvaart.<sup>17</sup> Commandeurs schakelden dus voor een deel over op een andere vaart wanneer het met de walvisvaart slechter ging of als het echt gevaarlijk werd. Of de commandeurs ook hetzelfde schip gebruikten

11 Soundtoll registers online; Stadsarchief Amsterdam, toegangsnummer 30452, Inventarisnummers: 431, 432, 575 en 576.

12 K. Davids, 'Maritime labour in the Netherlands, 1570–1870' in: *Research in maritime history no. 13 Those emblems of hell? European sailors and the maritime labour market, 1570–1870.*, ed. P. van Royen, J. Bruijn en J. Lucassen (Newfoundland 1997) 43.

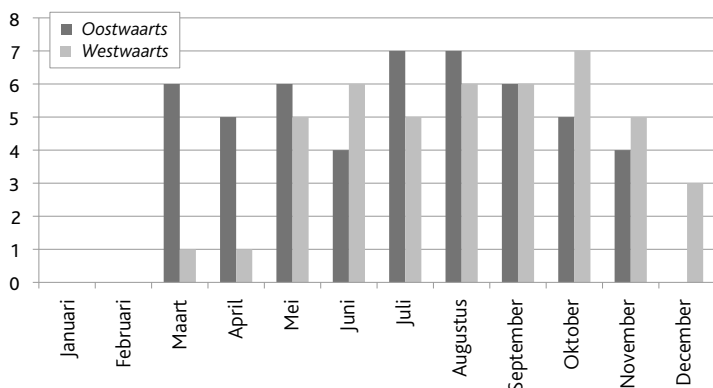
13 Van der Woude, *Het Noorderkwartier*, 435.

14 Archief van S. Hart: (gedeeltelijke) toegang op de notariële archieven. Inventarisnummers: 431, 432 (3785/101–125).

15 Paul, 'Zaanse aandeel in de Hollandse walvisvaart', 46.

16 Van Royen, *Zeevarenden op de koopvaardijvloot*, 74.

17 Soundtoll registers online; Stadsarchief Amsterdam, toegangsnummer 30452 Inventarisnummers: 431, 432, 575 en 576.



Grafiek 2. Aantal doorvaarten door de Sont door commandeurs in oostelijke en westelijke richting per maand. Per maand in alle jaren is weergegeven wanneer commandeurs door de Sont voeren om zo de periode inzichtelijk te maken. BRON: SOUNDTOLL REGISTERS ONLINE; STADSARCHIEF AMSTERDAM, TOEGANGSNUMMER 30452, ARCHIEF VAN S. HART: INVENTARISNUMMERS: 431, 432, 575 EN 576.

als voor de walvisvaart valt overigens niet vast te stellen omdat de Sonttolregisters geen scheepsnamen bevatten. Het is echter niet onwaarschijnlijk dat in tijden van oorlog, wanneer de schepen niet voor de walvisvaart werden ingezet, de schepen voor de koopvaardij werden gebruikt om zo toch geld te verdienen met de commandeur als schipper. Voor 1660 ging een vrachtschipper van een gecharterd schip immers ook mee op walvisvaart.

Stapten de commandeurs die we in de Sonttolregisters vinden volledig over op de Oostzeehandel, of gingen ze wellicht na het seizoen over op de handel met de Baltische regio? Het vangstseizoen van de walvisvaart liep van mei tot september, dus er was ook in het najaar nog tijd om nog wat bij te verdienen.<sup>18</sup> In grafiek 2 is weergegeven wanneer de commandeurs, die ook in het Oostzeegebied actief waren, door de Sont voeren. Hierbij waren ze bijna het hele jaar door actief, met uitzondering van de winter. Vooral tijdens het vangstseizoen in de walvisvaart werd er veel gevaren in de vrachtvaart, wat dus betekent dat de commandeurs hun werk in de walvisvaart verruilden voor het vervoeren van vracht in tijden van tegenspoed.

#### COMMANDEURS ACTIEF IN DE ARCHANGELVAART

De Nederlandse handel met Archangel was een stuk kleiner dan die met het Oostzeegebied. Gebaseerd op gemiddelden van de periode 1680–1700 bedroeg het totaal aantal schepen dat jaarlijks naar deze Noord-Russische havenstad voer 6 procent van het aantal dat naar het Oostzeegebied ging.<sup>19</sup> Piet de Buck

18 Bruijn en Davids, 'Jonas vrij', 145–146.

19 J.V.T. Knoppers., 'De vaart in Europa' in:

*Maritieme geschiedenis der Nederlanden deel 3*, ed: G. Asaert. (Bussum 1977) 240, 249.

heeft een database opgezet voor de tochten naar Archangel.<sup>20</sup> Daarin zijn acht commandeurs ter walvisvaart gevonden. Zes van hen waren ook actief in de handel met het Oostzeegebied. Omdat de Archangelvaart veel kleiner was dan de handel met het Oostzeegebied, lijkt het alsof de commandeurs in deze tak van scheepvaart een veel kleinere rol hebben gespeeld. Het aantal schepen bedroeg slechts 6 procent van het aantal schepen in het Oostzeegebied. Daardoor maken de acht commandeurs een relatief groot deel uit van de Archangelvaart.

Wat opvalt is dat bijna alle betrokken commandeurs in juli vertrokken. Waarschijnlijk kon na een korte tegenvallende walviscampagne hier wel worden bijverdiend. Het feit dat de gevonden resultaten zeer verspreid liggen over de onderzochte tijdsperiode kan dit ondersteunen. Daarnaast zijn er voorbeelden van commandeurs die op walvisjacht zijn geweest, niets vingen en daarna nog naar Archangel zijn geweest om daar goederen te verzamelen om naar Holland te vervoeren. Zo is er in de database een procuratie te vinden van schipper Jan Hendrick Jansz die verklaart dat het schip de *Hommer* in 1696 eerst naar Groenland is gevaren om op walvisjacht te gaan.<sup>21</sup> Helaas wist men niks te vangen waarop het schip naar Archangel voer, daar een lading innam en overwinterde. Weer terug in Nederland verklaarde Jan Hedrick Jansz namens de commandeur van de walvisvaarder waarom het schip deze keuze maakte. Naast de schepen die wegens een slechte vangst naar Archangel voeren zijn er ook voorbeelden van bevrachtingscontracten die de walvisvaart met de Archangelvaart combineren. Daarbij werd dus al voor de tocht een combinatie afgesproken. In 1660 bijvoorbeeld voer Cornelis Cornelisz de Jonge met de *Jonge Wildschut* eerst naar Groenland om walvissen te vangen, om daarna door te reizen naar Archangel.<sup>22</sup> Ook voor de jaren dertig van de zeventiende eeuw is een aantal van dit soort bevrachtingscontracten te vinden. Van de commandeurs die voor dit onderzoek uit de Amsterdamse archieven zijn gehaald en die ook in de Archangelvaart actief waren, zijn er geen tochten bekend die Archangel met de walvisvaart combineren.

Bij de vrachtvaart door de Sont valt het grote aantal reizen tijdens de Negenjarige Oorlog op. Van de commandeurs die in de Archangelvaart actief waren koos slechts één commandeur voor de vrachtvaart ten tijde van deze oorlog. De commandeurs in de Archangelvaart kenden dus geen groot schakelmoment waarop de walvisvaart werd ingeruild voor de koopvaardij. Dit duidt erop dat de vrachtvaart gemakkelijk met de walvisvaart kon worden afgewisseld. Ook het vertrek in juli in combinatie met de gevonden bevrachtingscontracten die hierboven beschreven staan, duiden erop dat de Archangelvaart, in tegenstelling tot de tochten naar het Oostzeegebied, wel gecombineerd werden met de walvisvaart.

20 Bruijn en Davids, 'Jonas vrij', 148.; Amsterdamse notariële akten over de Archangelvaart 1594-1724, [www.historici.nl](http://www.historici.nl) (laatst geraadpleegd op 28 augustus 2013).

21 Amsterdamse notariële akten over de Archangelvaart, 4965.

22 Ibidem 5221.

In de database van De Buck zijn, in tegenstelling tot de Sonttolregisters, wel de namen van de schepen opgenomen. Alle commandeurs, die zowel in de Archangelvaart als in de walvisvaart actief waren, gebruikten hiervoor een schip dat dezelfde naam droeg. Zij gebruikten dus waarschijnlijk hetzelfde schip voor zowel de walvisvaart als voor de Archangelvaart. Het is daarom aannemelijk dat de commandeurs het schip waarop zij ter walvisvaart gingen ook voor de vrachtvaart in het Oostzeegebied gebruikten. Dit valt echter niet te controleren omdat de Sonttolregisters geen namen van schepen bevatten.

#### COMMANDEURS ACTIEF IN DE ZOUTVAART

Het zoeken naar commandeurs in de zoutvaart is ook gedaan door middel van het kaartensysteem van Hart in het notarieel archief in Amsterdam met betrekking tot de zoutvaart.<sup>23</sup> Hierin werden echter geen commandeurs teruggevonden, maar uit de gegevens van de Sontolregisters wordt toch duidelijk dat er nog wel commandeurs bij de zoutvaart betrokken waren. Van de commandeurs die in de Sontolregisters werden gevonden zijn er dertien die als haven van vertrek een stad opgaven die bekend stond om zout.

In hun onderzoek naar schippers in de walvisvaart in de periode tussen 1640 en 1664 vonden Bruijn en Davids dat van de 70 onderzochte schippers er 35 actief waren op de zoutvaart, tegenover slechts 25 die naar het Oostzeegebied voeren.<sup>24</sup> Na 1670 werd door commandeurs dus relatief vaker het Oostzeegebied bezocht dan het gebied voor de zoutvaart. Dit valt te verklaren doordat Frankrijk in de Negenjarige Oorlog tegen de Republiek streed. In de zoutvaart zijn er voor het uitbreken van de Negenjarige Oorlog in 1688 tien tochten gemaakt, tijdens deze oorlog waren dit er vier en na 1697 nog slechts drie. De schepen passeerden tussen mei en oktober de Sont. Dit duidt erop dat de zoutvaart net als de vaart door de Sont niet werd gecombineerd met de walvisvaart. Wat daarnaast opvalt, is dat de aktes waarin de commandeurs zijn teruggevonden die overschakelden op de zoutvaart, relatief vaak over gekaapte of verloren schepen spreken. Mogelijk was de overstap op de zoutvaart echt een laatste redmiddel als alles in de walvisvaart was mislukt.

#### HERKOMST VAN DE COMMANDEURS

Van de 124 onderzochte commandeurs waren 41 actief in de vrachtvaart, wat aangeeft dat lang niet alle commandeurs alleen in de walvisvaart actief waren. Dit gaat in tegen de verwachting dat door gespecialiseerde schepen en

23 Stadsarchief Amsterdam, toegangsnummer 30452, Inventarisnummers: 304, 305, 336.

24 Bruijn en Davids, 'Jonas vrij', 175. Schip-

pers kunnen in meerdere vaarten zijn teruggevonden.

het verdwijnen van de schipper commandeurs niet actief zouden zijn in de vrachtvaart. Er waren verschillende oorzaken om de overstap naar de Archange-, Sont- of de zoutvaart te maken. Elke vaart had zo zijn eigen kenmerken en factoren die invloed hadden op het besluit van een commandeur om aan de vrachtvaart deel te nemen. Vanuit een ander perspectief kunnen echter nog aanvullende conclusies getrokken worden. Daarom is het goed om naar de herkomst van commandeurs te kijken en zo te onderzoeken of er ook in de herkomstregio's bepaalde factoren waren waardoor de commandeurs de overstap maakten. Kortom, waren er regio's waar veel commandeurs zowel in de walvisvaart als vrachtvaart actief waren en waren er regio's waar dit niet het geval was? Dit is interessant omdat de walvisvaart voor sommige regio's een zeer belangrijke rol heeft gespeeld, die tot op de dag van vandaag zichtbaar is.

Niet in alle aktes met betrekking tot commandeurs staat de plaats van herkomst vermeld. Van de 124 commandeurs is van 90 deze plaats bekend. Op kaart 1 staat aangegeven waar deze commandeurs vandaan kwamen. De meeste commandeurs kwamen uit het Noorderkwartier. Hiervan kwamen er negen uit Zaandam, acht uit Oostzaan, vier uit Uitgeest en vier uit de Rijp. Uit de andere plaatsen in het gebied kwamen tussen de één en drie commandeurs. Naast het Noorderkwartier kwam nog een groot aantal commandeurs



Kaart 1, Herkomst van de gevonden commandeurs ter walvisvaart 1675-1695 per regio.

BRON: ARCHIEF VAN S. HART: INVENTARISNUMMERS: 431, 432, 575 EN 576.

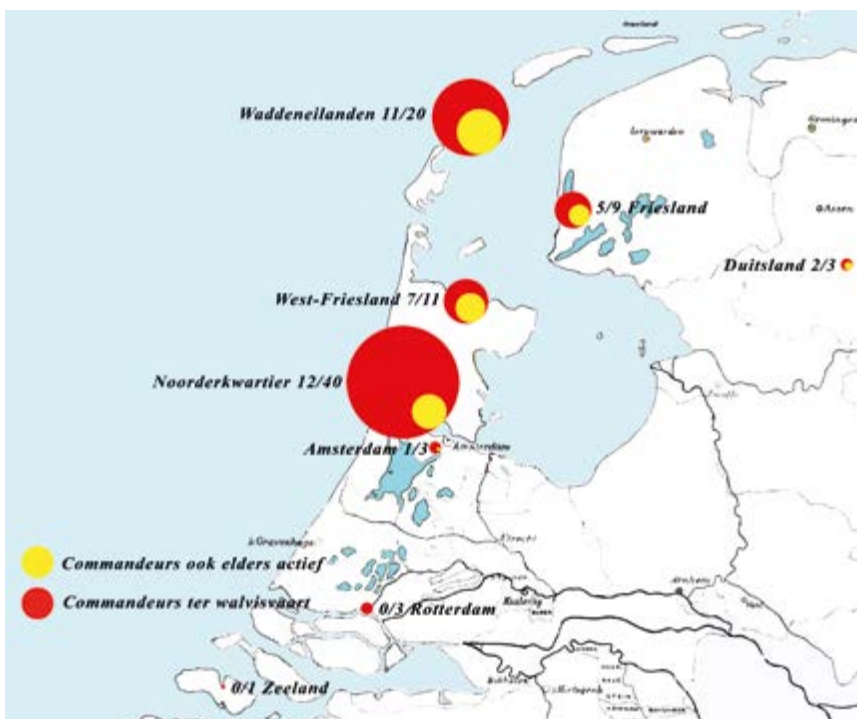
van de Waddeneilanden, waarbij Vlieland met vijftien commandeurs de grootste plaats was. In Friesland komen zes van de negen commandeurs uit Workum waarmee deze plaats binnen Friesland zeer belangrijk is.

Door Hacquebord en ook door Bruijn en Davids is al eerder onderzoek gedaan naar de herkomst van schippers ter walvisvaart. Het is nuttig om de commandeurs te vergelijken met de schipper omdat de commandeur na 1670 ook verantwoordelijk was voor de navigatie en daarmee dezelfde rol had als de schipper. De nieuwe taken zorgden ervoor dat daarnaast een overstap naar de vrachtvaart voor commandeurs tot de mogelijkheden behoorde, waardoor het takenpakket wat betreft de walvisvaart en de vrachtvaart vergelijkbaar is en een vergelijking zinnig is. In tabel 1 staat procentueel weergegeven waar de schippers en commandeurs vandaan kwamen. Omdat de totalen voor de verschillende onderzoeken verschillen is in de tabel gekozen voor percentages om een toch een vergelijking te kunnen maken. Verder kan de regionale indeling wat voor verwarring zorgen. Het Noorderkwartier is het gebied ten noorden van het IJ, maar om een vergelijking met de andere onderzoeken makkelijker te maken is West-Friesland als aparte regio genomen. Commandeurs uit West-Friesland zijn dus niet bij het Noorderkwartier meegeteld, zoals ook de commandeurs van de Waddeneilanden als aparte regio zijn geteld.

	1612–1639	1640–1664	1675–1695
Noorderkwartier	25	23	45
West-Friesland	31	20	13
Friesland	14	24	10
Waddeneilanden	4	15	22
Duitsland	1	1	3
Amsterdam	9	8	3
Zuid-Holland	15	1	3
Zeeland	1	1	1
Overig	0	7	0
Totaal	100	100	100

Tabel 1. Herkomst schippers (1612–1639 & 1640–1664) en commandeurs per regio (1675–1695) in procenten. BRON: HACQUEBORD, SMEERENBURG 69; BRUIJN EN DAVIDS, 'JONAS VRIJ' 169; STADSARCHIEF AMSTERDAM, TOEGANGSNUMMER 30452, ARCHIEF S. HART: INVENTARISNUMMERS: 431, 432, 575 EN 576.

In West-Friesland is een grote afname te zien tussen de eerste en tweede periode en deze afname zet zich voort als de commandeur de schipper vervangt in de derde periode. Amsterdam en Zuid-Holland kennen ook in de eerste periode het hoogste percentage en laten daarna ook veel lagere aantallen zien. Dit kwam doordat er door de Noordse Compagnie schepen werden gecharterd voor de walvisvaart. Klaarblijkelijk werden hiervoor schepen met schippers uit de regio gecharterd want de eerste kamers van de Noordse



Herkomst van commandeurs ter walvisvaart en commandeurs ter walvisvaart die ook in de vrachtaart actief waren 1675-1695 per regio. BRON: SOUNDTOLL REGISTERS ONLINE; STADSARCHIEF AMSTERDAM, TOEGANGSNUMMER 30452, ARCHIEF VAN S. HART: INVENTARISNUMMERS: 431, 432, 575 EN 576; AMSTERDAMSE NOTARIËLE AKTEN OVER DE ARCHANGELVAART 1594-1724, WWW.HISTORICI.NL (LAATST GERAADPLEEGD OP 28 AUGUSTUS 2013).

Compagnie, Hoorn, Enkhuizen, Amsterdam, Rotterdam en Delft, liggen precies in de gebieden waar een afname is te zien. Vrachtschippers uit deze gebieden maakten regelmatig de overstap naar de walvisvaart.<sup>25</sup> De eerste afname is te verklaren door het einde van de Noordse compagnie en de afname zet door doordat er na 1670 geen schepen meer worden gecharterd. In Friesland bestonden in Harlingen en Stavoren ook kamers van de Noordse Compagnie, maar deze werden pas in 1636 opgericht. Dit verklaart de stijging in Friesland tussen de eerste periode en tweede periode, maar ook de grote daling daarna. Zowel het Noorderkwartier als de Waddeneilanden kenden een enorme stijging tussen de tweede en derde periode. Dit waren nieuwe gebieden die na het einde van de Noordse Compagnie ook konden deelnemen aan de walvisvaart. Op kaart 2 staat weergegeven hoeveel van de commandeurs uit een bepaalde regio ook elders actief waren.

25 P.C. van Royen, 'To build a fire. Dutch sailors and the Arctic in the sixteenth and seventeenth centuries' in: *Proceedings*

*international Willem Barentsz symposium 1997* (Harlingen 1998) 47.

In het Noorderkwartier waren veel commandeurs te vinden die zich niet waagden aan de vrachtvaart en daarnaast was het ook het gebied met de meeste commandeurs. In West-Friesland was het aantal commandeurs in de walvisvaart juist klein en dit gebied kende weinig commandeurs die zich beperkten tot alleen de walvisvaart. Dit doet vermoeden dat de hoeveelheid commandeurs in een gebied van invloed was op het aantal commandeurs dat in een bepaalde regio ook in de vrachtvaart actief was. Daarnaast valt op dat in het Noorderkwartier als gebied met een grote stijging van het aantal commandeurs, zoals dat in tabel 1 staat weergegeven, veel op de walvisvaart toegespitste commandeurs kende terwijl voor West-Friesland juist het tegenovergestelde gold. Zorgen deze twee factoren voor een overstap naar de vrachtvaart of kunnen er nog andere verklaringen zijn voor dit fenomeen? Zo kan de vraag gesteld worden of de grootte van de vrachtvaart in een bepaald gebied ook niet van invloed is? Er moet voor de commandeurs immers een mogelijkheid zijn geweest om de overstap naar de vrachtvaart te maken. Daarom is het interessant om, naast de grootte van de walvisvaart en het tijdstip waarop een regio actief werd in de walvisvaart, ook de verhouding tussen de walvisvaart en de koopvaardij per regio te onderzoeken.

Het bestuderen van de verhouding walvisvaart-koopvaardij brengt enkele problemen met zich mee, want hoe kun je deze verhoudingen meten? Zo is per regio niet cijfermatig vastgesteld hoe groot de werkgelegenheid in de walvisvaart was. Toch valt wel een schatting te maken hoeveel commandeurs er in totaal in een bepaalde regio actief waren. Voor schippers in de vrachtvaart zijn ook gegevens beschikbaar. Voor de schippers uit de vier belangrijkste regio's voor de walvisvaart is tussen 1700 en 1711 het aantal tochten bekend. Voor de periode 1675-1695 bestaat er niet een dergelijk onderzoek. Hierbij werden door schippers uit het Noorderkwartier 367 tochten gemaakt, vanuit West-Friesland 449, vanuit Friesland 488 en vanaf de Waddeneilanden 715.<sup>31</sup> Voor de plaatsen in deze regio's waar de meeste commandeurs vandaan kwamen, is het wel mogelijk om het aantal doorvaarten door de Sont te bepalen.<sup>26</sup> Deze staan weergegeven in tabel 2. Zo kan een beeld worden geschetst van de grootte van de vrachtvaart in de vier belangrijkste regio's voor de walvisvaart.

Zaandam	340	Enkhuizen	371
Oostzaan	27	Hoorn	2369
Uitgeest	1	Vlieland	4345
De Rijkp	110	Workum	317

Tabel 2. Aantal doorvaarten door de Sont per plaats 1675-1695 in oostelijke en westelijke richting. BRON: SOUNDTOLL REGISTERS ONLINE.

<sup>26</sup> Alle plaatsen leverden drie commandeurs of meer op.

Van de walvisvaart is bekend hoeveel schepen per jaar waarschijnlijk vertrokken.<sup>27</sup> De herkomst van de commandeurs geeft een indicatie hoe groot het aantal commandeurs per regio moet zijn geweest. Daardoor is het mogelijk om het aantal keer dat commandeurs ter walvisvaart gingen per regio te bepalen. Hierbij is wel een grote marge genomen omdat alle factoren kunnen verschillen. Het resultaat is dat tussen 1675 en 1695 de commandeurs uit het Noorderkwartier tussen 1200 en 1500 tochten hebben gemaakt, voor de Waddeneilanden ligt dit tussen de 520 en 820, Friesland kent tussen de 150 en 450 tochten en in West-Friesland gaan de commandeurs tussen de 220 en 520 keer ter walvisvaart. De overige gebieden komen verder niet aan bod maar leveren in totaal tussen de 200 en 500 tochten op. Door deze cijfers kan per regio een vergelijking gemaakt worden, wat kan verklaren waarom commandeurs in een bepaalde regio juist wel of niet de overstap naar de vrachtvaart maakten.

#### COMMANDEURS UIT HET NOORDERKWARTIER

Met 367 tochten in de koopvaardij kent het Noorderkwartier het laagste aantal van de vier regio's. Ook in tabel 2 is voor de periode 1675-1695 dit aantal laag.<sup>28</sup> De vrachtvaart was voor deze regio minder belangrijk dan voor de andere regio's. De walvisvaart was met een groot aantal commandeurs wel belangrijk. Dit is ook te zien aan de vele traankokerijen, scheepswerven voor gespecialiseerde schepen voor de walvisvaart en een groot aantal rederijen dat eind zeventiende eeuw in het Noorderkwartier actief was.<sup>29</sup> Op basis van herkomst valt vast te stellen dat er in de periode 1675-1695 tussen de 1200 en 1500 tochten door commandeurs uit het Noorderkwartier zijn gemaakt. Dat in dezelfde periode vanuit Zaandam slechts 340 tochten door de Sont zijn geweest toont wel aan dat de walvisvaart voor het hogere scheepsvolk in het Noorderkwartier zeer belangrijk was. Nu staan in tabel 2 niet alle plaatsen uit het Noorderkwartier weergegeven, maar het geeft toch een indicatie dat beide vaarten ongeveer even groot waren. Dat in het Noorderkwartier weinig commandeurs te vinden zijn die ook in de vrachtvaart actief waren komt waarschijnlijk ook doordat de walvisvaart relatief groot was ten opzichte van de vrachtvaart. Hierdoor kon een commandeur in het Noorderkwartier gemakkelijk alleen actief zijn in de walvisvaart.

Deze relatie tussen walvisvaart en vrachtvaart is ook zichtbaar op het niveau van de dorpen. Zo zijn voor de periode 1675-1695 voor Zaandam negen commandeurs gevonden en voor Oostzaan acht, terwijl in tabel 2 juist een

27 De Jong, *Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart*, 145-146. Het totaal aantal schepen bedraagt 3031.

28 De plaatsen: Zaandam, Oostzaan, Uitgeest

en de Rijk.

29 Bruijn en Davids, 'Jonas vrij', 145; Paul, 'Zaanse aandeel in de Hollandse walvisvaart', 41-42; Van der Woude, *Noorderkwartier*, 453.

groot verschil bestaat wat betreft de vrachtvaart.<sup>30</sup> Door deze verhoudingen is het logisch dat vanuit Zaandam vier commandeurs ook actief waren in de vrachtvaart en vanuit Oostzaan slechts één. Ditzelfde gold voor de andere twee plaatsen in het Noorderkwartier uit tabel 2, die allebei vier commandeurs opleverden. Hier stapte alleen vanuit de Rijk één commandeur over op de vrachtvaart.

Uit de situatie in het Noorderkwartier kan geconcludeerd worden dat als het aantal tochten in de walvisvaart ongeveer gelijk is aan dat in de vrachtvaart, dat commandeurs zich in deze regio alleen bezighouden met de walvisvaart. Door verder in te zoomen op de dorpen blijkt dat wanneer voor een dorp het aantal tochten in de vrachtvaart nog verder afneemt, dit leidt tot minder commandeurs die de overstap maken naar de koopvaardij. Daarnaast kwam de walvisvaart in het Noorderkwartier pas echt tot bloei na de periode van de Noordse Compagnie en met de komst van de ijssvisserij (het jagen langs het pakij). Dit heeft waarschijnlijk ook bijgedragen aan de grote hoeveelheid commandeurs uit deze regio, die alleen met de walvisvaart bezig waren.

#### COMMANDEURS VAN DE WADDENEILANDEN

Een grote stormvloed in 1634 zorgde ervoor dat veel eilanders hun heil op zee zochten en de scheepvaart ontzettend belangrijk werd. De 715 tochten tussen 1700 en 1711 zijn dan ook veel meer dan in de andere regio's. In tabel 2 valt ook het hoge aantal tochten op voor Vlieland. Terschelling kende tussen 1675 en 1695 4239 tochten door de Sont, terwijl dit voor Texel slechts 473 tochten waren.<sup>31</sup> De walvisvaart was met 520 tot 820 tochten een stuk kleiner dan de vrachtvaart. Deze verhoudingen doen vermoeden dat er weinig commandeurs te vinden zijn die zich alleen met de walvisvaart bezig houden. Van de commandeurs die niet van Vlieland kwamen waren vier van de vijf ook actief in de vrachtvaart. Van de Vlielandse commandeurs waren slechts zeven van de vijftien commandeurs actief in de koopvaardij en dat is opvallend. Tussen 1675 en 1695 zijn Vlielandse commandeurs vermoedelijk 350 tot 650 keer ter walvisvaart gegaan. Dit is een groot aantal voor één plaats. Hoewel de verhouding walvisvaart-vrachtvaart één op tien is, kende Vlieland toch relatief veel commandeurs die zich alleen op de walvisvaart richtten. Dit komt waarschijnlijk doordat veel eilanders alleen mensen van het eigen eiland aan boord namen.<sup>32</sup> Van de walvisvaart in de achttiende eeuw is bekend dat commandeurs soms ook weer als harpoenier functioneerden aan boord.<sup>33</sup> Doordat de walvisvaart op Vlieland zo groot was, konden commandeurs in tijden van crisis waarschijnlijk bij eilandgenoten aan boord toch een plek

30 Stadsarchief Amsterdam, toegangsnummer 30452, Inventarisnummers: 431, 432, 575 en 576.

31 Soundtoll registers online.

32 Van Royen, *Zeevarenden op de koopvaardijvloot*, 92.

33 Dekker, 'Borkum', 207.

vinden. Dit zou verklaren waarom op Vlieland, ondanks de grote omvang van de vrachtvaart, net iets meer dan de helft van de commandeurs alleen in de walvisvaart actief was.

#### COMMANDEURS UIT FRIESLAND

De vrachtvaart was in Friesland met 488 tochten tussen 1700 en 1711 groter dan het Noorderkwartier, vergelijkbaar met het aantal tochten vanuit West-Friesland en kleiner dan die van de Wadden. Het cijfer in tabel 2 lijkt laag, maar daar ontbreekt een aantal plaatsen. Zo zijn er voor Stavoren 213, voor Molkwerum 852 en voor Harlingen 2086 passages door de Sont te vinden.<sup>34</sup> De walvisvaart was met 150 tot 450 tochten het kleinste van de vier regio's. De Friezen visten nog lange tijd zeer traditioneel, Harlingen maakte tot 1662 gebruik van de traankokerijen op Spitsbergen.<sup>35</sup> Waarschijnlijk gebruikten ze daarvoor nog lang gecharterde schepen met een schipper aan boord. Veel van deze schippers hebben met de komst van de ijsvisserij voor de vrachtvaart gekozen. Dat verklaart de grote afname in tabel 1.

Friese commandeurs blijken bijna altijd ook actief te zijn geweest in de vrachtvaart. Dat heeft te maken met de verhouding walvisvaart-vrachtvaart in deze provincie. Van commandeurs uit Molkwerum en Harlingen is bijvoorbeeld een groot aantal tochten door de Sont bekend. Voor Stavoren lag het aantal Sontpassages veel lager en hier vinden we dan één commandeur die niet in de vrachtvaart actief was. Zes van de Friese commandeurs kwamen uit Workum terwijl de vrachtvaart hier redelijk klein was als gekeken wordt naar tabel 2. Het is goed mogelijk dat Workum binnen Friesland de positie van de oude kamers van Harlingen en Stavoren innam. Doordat deze plaats vermoedelijk wel mee kon komen in de periode van ijsvisserij en doordat de walvisvaart relatief groot was, is het te verklaren waarom er drie commandeurs die zich op de walvisvaart toespitsten uit Workum kwamen. Daarmee lijkt de positie van Workum op die van Vlieland bij de Wadden en die van Zaandam in het Noorderkwartier.

#### COMMANDEURS UIT WEST-FRIESLAND

In West-Friesland was de scheepvaart in de zeventiende eeuw al op zijn retour. In tabel 1 is een grote daling te zien en hoewel het aantal tochten van schippers in de vrachtvaart tussen 1700 en 1711 ongeveer gelijk was aan Friesland, wist de West-Friese vrachtvaart zich na de Grote Noordse Oorlog niet meer te herstellen.<sup>36</sup> De walvisvaart was met 220 tot 520 tochten

34 Soundtoll registers online.

36 Willemsen, *Enkhuizen*, 65-66.

35 Bruijn en Davids, 'Jonas vrij', 145.

tussen 1675 en 1695 iets groter dan die van Friesland. Daarnaast waren er ook traankokerijen in de regio actief die zo'n twintig jaar na die van het Noorderkwartier werden geopend.<sup>37</sup> Toch zijn van de vier regio's in West-Friesland de minste commandeurs te vinden die zich alleen op de walvisvaart richtten. In Hoorn, waar de vrachtvaart veel groter is dan de walvisvaart, zijn alle drie de commandeurs ook actief in de vrachtvaart. Dit geldt echter ook voor Enkhuizen terwijl hier de vrachtvaart een stuk kleiner was zoals te zien is in tabel 2. Dit heeft te maken met de dalende lijn in de walvisvaart uit tabel 1, die zich in de achttiende eeuw doorzet. In 1711 stopte men in Medemblik met de walvisvaart en ook vanuit Enkhuizen vertrokken in deze periode bijna geen schepen meer. In 1720 stopte voor Enkhuizen de walvisvaart en speelde de bedrijfstak in Hoorn een zeer marginale rol.<sup>38</sup> Er was dus sprake van een crisis in de West-Friese walvisvaart. Uit de gegevens van de vaart naar de Oostzee bleek al eerder dat commandeurs in tijden van crisis overstapten op de vrachtvaart. De afname van de walvisvaart in de regio was voor veel commandeurs waarschijnlijk de reden om de walvisvaart met de vrachtvaart te combineren. Hoewel de vrachtvaart ook afnam in de regio bood deze klaarblijkelijk nog genoeg kansen voor de West-Friese commandeur en biedt daarmee een verklaring voor het lage aantal commandeurs dat zich beperkte tot de walvisvaart.

## CONCLUSIE

Van de 124 onderzochte commandeurs waren er 41 actief in andere vaarten. Dat is opvallend want gezien de veranderingen in de walvisvaart tussen 1660 en 1670 valt te verwachten dat commandeurs zich toespitsten op de walvisvaart zoals bijvoorbeeld ook in het werk van De Jong te vinden is.<sup>39</sup> Deze hypothese werd nog nooit eerder onderzocht, maar het blijkt dat een deel van de commandeurs weldegelijk ook in de vrachtvaart actief was. De reden om daar voor te kiezen verschilde per bestemming. De vaart door de Sont werd gekozen in tijden van crisis, de Archangelvaart was er om een slecht seizoen goed te maken en voor de zoutvaart werd steeds minder gekozen of alleen als het mis was gegaan in de walvisvaart.

Tussen de verschillende regio's in de Republiek bestonden ook verschillen. De Wadden en het Noorderkwartier waren relatief nieuwe regio's binnen de walvisvaart en hadden een klein aantal commandeurs dat in de vrachtvaart actief was. Friesland en West-Friesland zagen een afname van het aantal actieve schippers en commandeurs sinds de tijd van de Noordse Compagnie

37 Bruijn en Davids, 'Jonas vrij', 145.

38 P. Boon, *Bouwers van de zee: zeevarenden van het Westfriesse platteland, c. 1680-1720, Hollandse historische reeks XXVI* (Den Haag 1996) 101.

39 De Jong, *Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart*, 19; Bruijn en Davids, 'Jonas vrij', 171; Paul, 'Het Zaanse aandeel in de Hollandse walvisvaart' 41.

en hadden relatief veel commandeurs die walvisvaart en vrachtvaart afwisselden. Hierbij waren ook de verhouding walvisvaart-vrachtvaart en de omvang van de walvisvaart van belang. Samenvattend kan worden gesteld dat een deel van de commandeurs ter walvisvaart van 1675 tot 1695, ondanks minder rendabele schepen ook actief was in de vrachtvaart.

---

**OVER DE AUTEUR** Björn Quanjer behaalde zijn MA geschiedenis aan de Rijksuniversiteit Groningen. Dit artikel is een weerslag van zijn bachelor scriptie. In 2015 liep hij stage bij de Nederlandse Ambassade in Oslo en sinds dat jaar is hij rondleider in het Universiteitsmuseum Groningen. Voorts was hij vanaf 2014 Masterambassadeur van de Master Geschiedenis.