

Een IJselijke Nering



# Een IJselijke Nering

*De walvisvaart van de Wadden in de zeventiende eeuw*

*Anne Doedens en Liek Mulder*



Omslagontwerp: Bart van den Tooren

Omslagbeeld: Abraham Storck, *Walvisvangst in de Poolzee, 1654-1708*. Rijksmuseum, Amsterdam

Opmaak binnenwerk: Crius Group, Hulshout

ISBN 978 94 645 6196 8

e-ISBN 978 94 645 6197 5

NUR 696

© 2024 A. Doedens & L. Mulder / Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Zutphen

[www.walburgpers.nl](http://www.walburgpers.nl)

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Zoveel mogelijk is getracht de eventuele rechthebbenden van de afbeeldingen te achterhalen. Rechthebbenden die in dit verband niet zijn benaderd wordt verzocht zich met de uitgever in verbinding te stellen.

# Inhoud

Vooraf	7
Proloog	11
1 Handel via de Wadden met de Oostzee, IJsland en het Hoge Noorden	13
2 De walvisvaart van de Republiek en van de Wadden en de betekenis voor het dagelijks leven	28
3 De praktijk van de walvisjacht – De middelen en het tijdsgewricht	56
4 Het geslacht Ys – Walvisvaarders pur sang	101
Intermezzo – De jonge Michiel de Ruyter op walvisvaart	114
5 De kapers van Lodewijk XIV	117
6 Willem de Vlamingh en Nicolaes Witsen	122
7 IJzingwekkende verhalen en lijdende dieren	132
Intermezzo – Contacten met de Inuit, de inheemse bewoners	146
Epiloog – Hoezo een blinde vlek?	151

Bijlage – De artikelbrief van Willem de Vlamingh	154
Archieven, bronnen en literatuur	159
Noten	162
Register van personen en plaatsen	179

# Vooraf

‘Als wegwijzers staan witte walvischkaken,’ dichtte Jan Jacob Slauerhoff een eeuw geleden. In 1919 schilderde Betzy Akersloot-Berg – een Noorse kunstenaars die op Vlieland was komen wonen – deze merkwaardige grafpalen. Gedicht, schilderij en grafmonumenten in de Vlielandse kerk, verwijzen naar een onderbelicht fenomeen: het opvallend grote aantal Vlielandse commandeurs bij de walvisjacht in de Gouden Eeuw. Deze constatering is typerend voor de beperkte aandacht en belangstelling voor de belangrijke rol van de Waddeneilanden in de Nederlandse walvisvaart, met name in de zeventiende en achttiende eeuw. In dit boek vullen we die lacune op, met name voor de zeventiende eeuw.

Niet voor niets is het woord ‘ijselijke’ onderdeel van de titel: het verwijst niet alleen naar de barre omstandigheden waarin de walvisjagers hun bloedige werk deden, het roept ook associaties op met een van de bekendste walvisvaardersfamilies van de Wadden, het Vlielanders geslacht Ys.

In 2018 begon Anne Doedens samen met Jan Houter met het onderzoek voor dit boek. Dat leidde in 2021 tot een voorpublicatie in het tijdschrift *Fryslân*.<sup>1</sup> Helaas overleed Jan van Vlieland het jaar daarop. Anne Doedens maakte het archiefonderzoek af. Daarna werd samen met college-historicus Liek Mulder de tekst van deze uitgave geproduceerd.

Walvisvaart was in Nederland eeuwenlang een economisch belangrijke activiteit, in de zeventiende eeuw zelfs een booming business in een land met veel zeevarenden. De aantallen spreken voor zich. In de jaren 1630-1640 voeren vijftienhonderd mensen, drie procent van alle zeelui in Nederlandse dienst, ter walvisvaart, vooral naar de eilandengroep Spitsbergen en later naar Groenland. In 1680 was dat percentage opgelopen tot achttien procent – negenduizend mensen – en werd op meer plaatsen in het Hoge Noorden gejaagd. De massaal gedode walvissen

waren van cruciaal belang voor de economie van de Republiek, zoals verderop zal blijken.

Het is in verhalen en getuigenissen uit de begintijd van de Nederlandse walvisvaart niet altijd duidelijk waar de beschreven jacht op walvissen en walrussen precies plaatsvond. Spitsbergen en Groenland werden nogal eens met elkaar verward, waardoor soms voorbehoud op zijn plaats is over de werkelijke plaats waar bepaalde gebeurtenissen zich hebben afgespeeld. Dat gold vooral voor de beginperiode van de walvisvaart, waarin vaak Groenland werd genoemd, terwijl het feitelijk om Spitsbergen ging.

Tussen 1614 en 1642 was de walvisvaart een monopolie van de Noordse Compagnie, soms de Compagnie van Spitsbergen genoemd. Deze organisatie had kamers in Amsterdam, Enkhuizen, Hoorn en Harlingen en later ook elders in de Republiek. Het monopolie werd na 1642 niet verlengd, de walvisjacht werd vrijgegeven, de compagnie functioneerde niet langer.

In Friesland bleef de Kamer Harlingen actief tot 1662. Tussen 1640 en 1665 kwam een kwart van de commandeurs – de bevelhebbers van een schip voor de walvisjacht, soms met een schipper of stuurman onder zich – uit dit gewest. Slechts vijftien procent van dat totaal werd geleverd door de Friese Waddeneilanden. Tot zover niets nieuws, ware het niet dat één aspect opvalt: het grote aantal Vlielandse commandeurs in die tijd in vergelijking met dat van andere eilanden en kustplaatsen. Hoe dat kwam, leggen we in dit boek uit.

Ook Harlingen was met zijn eigen kamer van de Noordse Compagnie en zijn traankokerij op Spitsbergen vaak in beeld bij de walvisvaart. Deze stad kende opvallende commandeurs, zoals Gale Hamkes van Stavoren die met zijn Harlinger walvisvaarder de *Oranjeboom* op 24 mei 1639, op 78 graden noorderbreedte, de twintig overgebleven manschappen van de verongelukte Hoornse walvisvaarder *Spitsbergen* van commandeur Dirck Albertsz. Raven redde; 66 opvarenden van dit schip kwamen om het leven.<sup>2</sup> En het was de Harlinger burgemeester Hilbrandt Dircksz. die samen met Wybe Jansz. van Stavoren in 1634 van de Friese Staten octrooi kreeg voor de ‘Groenlandsch- en Straat Daevids-visscherij’, die anderhalf jaar later deel ging uitmaken van de in 1614 opgerichte Noordse Compagnie.<sup>3</sup>

Meer plaatsen in het huidige Friesland speelden een rol in de walvisvaart. Dat gold echter met name voor de achttiende eeuw, zoals voor Ameland en Terschelling. Als het om reizen naar en ontberingen in het



Hoge Noorden gaat, weten we bijvoorbeeld dat de Terschellinger Willem Barentsz. vanaf het Vlie bij Vlieland aan zijn beroemde reis naar Nova Zembla (letterlijk 'het Nieuwe Land') begon.

Vlieland leverde met name in de tweede helft van de zeventiende eeuw de meeste commandeurs, varende voor reders uit Amsterdam, Zaandam en Rotterdam. Het kleine eiland kende meerdere walvisvaarders die niet alleen actief waren in het Hoge Noorden, maar ook gebieden die in Europa nog onbekend waren verkenden en in kaart brachten. Daarbij ging het vooral om mensen als Willem Hesselsz. de Vlamingh, die, voordat hij uitvoer om West-Australië te ontdekken, al een vooraanstaande en bemiddelde Vlielandse commandeur was.

Ruim aandacht besteden we ook aan opvallende Vlielandse walvisvaardersfamilies, zoals leden van het geslacht Ys. We wijden een apart hoofdstuk aan deze familie.

Een eeuw na Barentsz.' beroemde overwintering op Nova Zembla maakten enkele Vlielanders hun eigen barre, vaak vergeten overwintering in het Hoge Noorden mee nadat hun schip vergaan was. Hun ervaringen staan beschreven in een uniek pamflet dat we voor een groot deel in hoofdstuk 7 hebben opgenomen. In datzelfde hoofdstuk wordt ook het verhaal van de Terschellingers Cornelis Sjoukesz. en Cornelis Evertsz. verteld, die in de eerste decennia van de achttiende eeuw ijzingwekkende avonturen in het Hoge Noorden beleefden.

Nog steeds zijn er op de eilanden herinneringen aan de walvisvaart te vinden. In de Vlielandse Nicolaaskerk bevinden zich de grafstenen van schipper en burgemeester Ewout Barentsz. en zijn broer de walvisvaarder Jan Barentsz. die op een groot schip voer dat 165 last mat, meer dan driehonderd ton. De erven van Jan betaalden bij zijn begrafenis in 1653 voor een plechtigheid 'met cleet in de kerk' en voor 'een nieuw graf met noch een graff daer bezijden'.<sup>4</sup> In de kerk is ook de grafplaat met het merkteken van de walvisvaarder Ijsbrant Ijsbrantsz. Ys te zien.<sup>5</sup>

De Vlielandse kerk herbergt niet alleen grafstenen maar ook walviskaken. Ze stonden ooit als grafzerken op het kerkhof. Een daarvan is van Cornelis Claesz. Boef, wiens naam op een meer dan levensgrote kaak is te lezen. Hij stierf in 1737, op de toen hoge leeftijd van 81 jaar. Boef was een van de erfgenamen van Willem de Vlamingh en naamgenoot van Claas Cornelis Boef, een van de eerste bewoners van het monumentale gebouw dat nu de Oude Stoep heet. Een enkele walviskaak kreeg elders onderdak. Zoals die met het opschrift 'Hier leit begraven Antien

Reynder is in den Heere gerust in den jaaren 1758'. Dit grafmonument van Reyndert Albertsz. Ruyter is nu onderdeel van de collectie van het Leidse museum Naturalis; uiteraard niet vanwege de nagedachtenis aan deze Oostzeeschipper, maar om de walviskaak.

De Waddeneilanden Vlieland en Terschelling hadden een onevenredig groot aandeel in de zeventiende-eeuwse walvisvaart. Texel en Ameland speelden toen een veel bescheidener rol. Dat is de reden dat de walvisvaart en de walvisvaarders van Terschelling en Vlieland in ons boek centraal staan. Vlieland leverde bijvoorbeeld meer commandeurs dan het machtige Amsterdam of een walvisvaardersbroedplaats als Zaandam.

Om de positie van Waddeneilanden als Terschelling, Vlieland en de andere Waddeneilanden in de zeventiende-eeuwse walvisvaart in het juiste perspectief te plaatsen, hebben we ook oog voor het grotere kader van de zeventiende-eeuwse walvisvaart van de Republiek. Want juist in dat verband vallen bepaalde zaken op. Zoals het grote aandeel van de Waddeneilanden in de scheepvaart van de Republiek. Eigenlijk was dat ook wel logisch. De Zuiderzee was geen prettig vaarwater voor de grote Oost-Indiëvaarders van de VOC. Een zandbank als Pampus belemmerde in hoge mate de toegang voor zeeschepen naar Amsterdam. Eilanden als Vlieland en Terschelling fungeerden daarom als voorhavens van Amsterdam. Nogal wat eilandbewoners hadden een woning in Amsterdam. Genoeg redenen om de zeventiende-eeuwse walvisvaart van de Wadden de plek te geven die het verdient, maar niet altijd kreeg.

We geven in ons boek veel ruimte aan berichten van tijdgenoten, juist uit het Waddengebied. Door hun bril kijken we naar de zeventiende-eeuwse walvisvaart. Hun verhalen en getuigenissen, vaak opgetekend door notarissen, zijn gekleurd door eigen gevoelens, standpunten, meningen en conflicten waarin ze verzeild waren geraakt. Maar juist ook daardoor verschaffen ze veel informatie over het harde en gevaarlijke werk in de noordelijke zeeën. Lange citaten zijn hertaald, korte spreken meestal voor zich, dat geldt zeker voor achttiende-eeuwse teksten. Als lezer komt u dicht bij de werkelijkheid van toen. Kortom, levende geschiedenis!

# Proloog

‘Na veel stormen en slecht weer te hebben doorstaan, kwamen we met ons schip op 3 november 1700 in een vliegende storm bij Bereneiland terecht [...] en leden daar schipbreuk. Met een noordoostenwind dreven we voor de wind met dicht gereefde fok, bij zulk slecht zicht dat zee noch lucht uit elkaar te houden waren. We hadden geen idee dat we al dicht bij land waren en liepen daarom onverhoeds vast. Het was zo donker dat we nog geen hand voor ogen konden zien. Het is makkelijk voor te stellen hoe wij ons voelden. Een van ons – we waren met zijn tien – kwam te overlijden, onze scheepsjongen die tijdens het stranden verdronk. Moge God zijn ziel genadig zijn. Met zijn negenen wisten we met Gods hulp de wal te bereiken. Daarna was er nog maar drie uur daglicht. We liepen de hele nacht met onze bevroren lichamen rond in de sneeuw.

We wisten toen nog niet dat wij op Bereneiland waren en zochten naar huizen en mensen. Die vonden we niet. Toen het dag was gingen we weer naar het wrak om enkele goederen te bergen, maar die moeite was tevergeefs. De golven die over het schip heen sloegen waren namelijk zo bevroren dat het een ijsberg leek. Onverrichter zake moesten we in een heel trieste stemming naar de wal terugkeren.

We wisten niet hoe we ons tegen de kou en de wilde beesten moesten beschermen. We zochten droog drijfhout, dat gewoonlijk in grote hoeveelheden aanspoelde, maar we troffen niets aan. We gingen maar weer rondlopen om warm te blijven. Daarbij kwamen we heel veel witte en bruine vossen tegen, die aan onze voeten roken maar ons geen kwaad deden. We waren er inmiddels achter gekomen op een onbewoond eiland te zijn beland.’

Zo begint het verhaal van de Vlielandse stuurman Lambert Pietersz. Geweldt over zijn ijzige avontuur in het Hoge Noorden in de

winter van 1700-1701. Een handelsreis naar onder andere de Russische haven Archangelsk verliep aanvankelijk zonder noemenswaardige problemen. In plaats van op de terugreis naar de Republiek nog een aantal walvissen en walrussen te verschalken, ontardde deze reis echter in een regelrechte nachtmerrie. In hoofdstuk 7 vertellen we het complete verhaal van deze Vlielanders.

# Handel via de Wadden met de Oostzee, IJsland en het Hoge Noorden

De zeventiende eeuw is voor iemand die vier eeuwen later leeft, in een groot aantal opzichten een onbekende wereld. Niet alleen hanteerde een zeventiende-eeuwer eigen normen en waarden, ook het 'gewone leven' zag er compleet anders uit. Op schilderijen van zeventiende-eeuwse kunstenaars wordt dat vaak helder in beeld gebracht, inclusief producten van de walvisvaart. Kleding, eten en drinken, werken en wonen, de verschillen met onze tijd zijn heel groot.

Dat geldt natuurlijk ook voor een onderwerp als de walvisvaart. Niet alleen is die economische bedrijvigheid in een groot deel van de wereld verleden tijd, ook de waardering ervoor is ingrijpend veranderd. Waar voor een zeventiende-eeuwer de jacht op walvissen een volstrekt normale activiteit was, roept die tegenwoordig in de meeste landen veel afschuw op.

In dit boek vertellen we een verhaal over de walvisvaart in de zeventiende eeuw, een eeuw die dus ver achter ons ligt. Maar die vaart werd wel bedreven door onze voorouders en daarom is het een wezenlijk onderdeel van de Nederlandse geschiedenis.

Door de intensieve jacht op walvissen en walrussen liepen de populaties al in de loop van de zeventiende eeuw op sommige plaatsen in het Hoge Noorden fors terug. Dat had niet alleen tot gevolg dat de walvisvaarders noordelijker wateren moesten opzoeken om toch aan voldoende vangsten te kunnen komen, maar ook dat schepen moesten worden ingezet die beter bestand waren tegen extremer weer en zwaardere ijsgang. De