

De Geschiedenis van Westzaan opnieuw beschreven

Deel 24

Door **WILLEM TIP**

Traan en walvisbaarden

De schepen die de Zaanse reders gebruiken voor de walvisvaart zijn dezelfde fluitschepen die ze ook inzetten bij de koopvaardij. Voor de vaart in de Noordelijke IJsee worden ze wel extra versterkt. Vooral in de achttiende eeuw vormt de walvisvaart een welkome benutting van de overschotten in de koophandelsvloot. De overtollige schepen kan men op deze wijze winstgevend in de vaart houden.

De jacht op walvissen is wel riskanter dan de traditionele koopvaardij. De vangsten kunnen uitstekend zijn. Een walvisjager kan ook het ongeluk hebben, geen walvis tegen te komen. Om dat risico te spreiden, kent de walvisvaart net als het molenbedrijf veel 'partenrederij'. De kooplieden en reders nemen belang in verschillende schepen. Dat biedt een betere kans op geregelde inkomsten.

Een goede vangst levert inkomsten uit walvisstraan en walvisbaarden. De walvisstraan wordt gewonnen in traankokerijen die her en der in de Banne verspreid staan, bij voorkeur zo ver mogelijk van de bebouwing. Men noemt ze met weinig omhaal 'stinkerijen'. De walvisbaarden die gebruikt worden voor modieuze parasols en voor de baleinen in hoepelrokken brengen nog het meeste op. Winstgevend is verder de handel in pelzen en andere goederen uit het hoge noorden. De scheepelingen kopen die van de Groenlandse eskimo's. Deze handel gebeurt vaak buiten de officiële boeken om.

Langdurige bloei

Landelijk duurt de vrije walvisvaart ruim een eeuw. Na 1766 stort ze goeddeels in. De Zaanse walvisjacht blijft veel langer in stand, tot zelfs na de Vierde Engelse zeeoorlog (1784). Het hoogtepunt van de Zaanse walvisvaart ligt echter aan het eind van de Gouden Eeuw. Elk jaar varen dan omstreeks zeventig schepen naar het noorden. Dat is meer dan het aantal Zaanse schepen dat in de hoogtijjaren naar de Oostzee vertrok. Na 1700 daalt het aantal walvisvaarders heel geleidelijk.



De Weelbrug, gezien van de J.J.Allanstraat. Links nog net het uithangbord van de herenkap-salon (nu Gerrit Plooijer)

Van 1700 – 1744 neemt het aantal Zaanse walvisvaarders af naar omstreeks 50 schepen per jaar.

Van 1745 – 1757 houdt de Zaanstreek meestal 55 tot 57 schepen in de vaart.

Van 1757 – 1768 daalt het aantal naar 45 schepen.

Van 1768 – 1777 handhaaft men nog steeds een aantal van rond 50 schepen per jaar.

Van 1777 – 1780 daalt het aantal schepen naar 29, vooral als gevolg van de niet meer winstgevend Groenlandse visserij. Dit aantal blijft vervolgens nog tot 1790, vlak voor de Franse tijd in stand.

Met deze forse aantallen walvisvaarders vormt de Zaanse vloot een niet onbelangrijk deel van de totale Hollandse vloot. Die bedraagt van 1660 – 1770 vrijwel altijd 150 schepen of meer.

Na de rampzalige Vierde Engelse zeeoorlog (1784) telt de Hollandse walvisvloot nog maar 65 tot 70 schepen. Daarvan komen er 25 tot 29 uit de Zaanstreek.

Betere vangsten

Werkelijk opzienbarende winsten biedt de walvisvangst niet. De Zaanse schepen vangen in de achttiende eeuw wel vaak meer walvissen dan hun collega's uit andere Hollandse steden. Vooral daardoor kan de Zaanse walvisvaart zich ook langer handhaven.

Van 1713 – 1737 zijn de Groenlandse vangsten 10% - 20% groter dan bij andere Hollandse schepen.

Van 1743 – 1748 blijven de

Groenlandse vangsten tijdelijk achter.

Vanaf 1750 zijn de Groenlandse vangsten weer geregeld 15% - 25% groter. In de Straat Davis levert de visserij aanvankelijk minder vangsten op dan bij de overige Hollandse jagers. Van 1733 – 1750 zijn de vangsten 20% - 30% lager.

Van 1756 – 1773 zijn de vangsten echter juist 15% - 20% beter.

De Zaanse walvisvaarders verleggen in 1765 tijdig hun werkterrein van Groenland naar de verder gelegen Straat Davis. Amsterdamse reders hebben zich hier al eerder gewaagd, maar met weinig geluk. Juist in de jaren na 1765 nemen de vangsten in Straat Davis echter sterk toe. De Groenlandse visserij blijft in deze jaren volledig achter.

Gestadige inkomsten

De Zaanse walvisvaart is gedurende de tweede helft van de zeventiende eeuw en vrijwel de hele achttiende eeuw een gestage en langdurige bron van inkomsten en werkgelegenheid, zowel voor de scheepsbouw als voor een hele keten van toeleverende en verwerkende bedrijven. Zeilmakerijen, touwslagerijen, bakkerijen, traankokerijen, al deze bedrijven zijn van de walvisjacht afhankelijk.

Niet alleen de molenindustrie bepaalt het aanzien van de Zaanstreek. Tegen de ruïne van de Westzaanse St.-Joriskerk, in 1728 nog voor een groot deel in tact, hangt een meterslange walviskaak. Ook de Westzaanse kooplieden laten zich bij de walvisjacht niet

onbetuigd. Ze vormen verschillende walvisrederijen. In Westzaan – Noord zijn van 1761 tot 1775 actief de rederijen van Jongewaard & Tip, van Simon de Jager en van Simon Jongewaard. Vanuit het welvarende Westzaan – zuid werken in deze jaren de rederijen van Ris & Dekker, Cornelis IJff, Jan Hoofd & Zn, Gerrit Hoofd en Jasper Visser.

Tegen het begin van de Franse tijd (1790) valt echter het doek, zoals dat ook valt voor de traditionele koopvaardij en de scheepsbouw. Gereedschap voor de walvisvangst komt geregeld onder de veilinghamer. Het brengt nauwelijks meer iets op.

Scheepsbouw

Zij aan zij met de Oostzeevaart en later de walvisvaart stijgt het belang van de Zaanse scheepsbouw. Aanvankelijk, in de eerste jaren van de Gouden Eeuw heeft die nog maar weinig betekenis. Langs de Achterzaan ziet men een aantal kleine scheepswerven. Ze werken hoofdzakelijk voor de binnenvaart. De sluis in de Dam staat de doorvaart van grote zeeschepen niet toe. Vakkennis is bovendien schaars in de Banne. Voor het bouwen van iets grotere schepen moeten de scheepmakers nog ervaren timmerlieden aantrekken uit steden zoals Haarlem.

In 1608 legt men echter over de Dam in West – Zaandam een overtoom aan. Een hellingbaan waarover schepen van de Achterzaan naar de Voorzaan kunnen worden getrokken. Vanaf nu vormt de sluis geen hindernis meer. Grotere opdrachten liggen in het bereik. Het casco van het zeeschip wordt waterdicht opgebouwd in de Achterzaan. Vervolgens trekt men het half afgebouwde schip met handkracht en lieren over de Overtoom. In de Voorzaan volgt de afbouw. Het overhalen van een schip is telkens weer een opzienarend schouwspel en een groot volksvermaak. Elk schip wordt in wezen twee keer te water gelaten.

Snel stijgt het aantal werven. In 1630 telt Zaandam er al 21. Ze kunnen zestig schepen per jaar bouwen. Van deze werven liggen er vijftien in West-Zaandam, de overige liggen in Oost-Zaandam. Niet veel later, in 1635 begint ook de bouw van grote schepen aan de Overtoom in Westzaan-Zuid.