

Maritieme zwanezang: De Kamer en de walvisvaart

'Het ware beneden de waardigheid van Nederland, indien onze Vlag, die meer dan twee en een halve eeuw in de nabijheid van de Noordpool wapperde, thans tengevolge van een kleine directe bezuiniging aldaar voor immer verdwenen ware'. Stevige vaderlands-lievende taal uit de koker van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Friesland. We schrijven 1850, de zestiende maart, als de Kamer van Koophandel reageert op een door de minister van Binnenlandse Zaken (Johan Rudolf Thorbecke) gevraagd advies, omtrent door het rijk verstrekt premiën van aanmoediging voor de visserij op Groenland en Straat Davis, ten westen ervan.

Het advies was gericht aan Thorbeckes hoogste ambtenaar in onze provincie, gouverneur jhr. mr. Jan Ernst baron van Panhuys. Het liberale kabinet dat op de golven van de grondwetsherziening van 1848 achter de regeringstafel was komen te zitten had een begin gemaakt met het opheffen van handelsbarrières en concurrentievervalsende premies en in dat kader paste een heroverweging van protectie verschaffende financiële prikkels. Daar profiteerde ook de walvisvaart al ruim dertig jaar van.

de Groenlandse Sociëteit

Het ging niet goed met die walvissen- en robbenvangst in de kille Arctische wateren; een tak van visserij die in het midden van de vorige eeuw in Nederland alleen nog vanuit Harlingen werd uitgeoefend. Van de vermaarde walvisvaart uit de zeventiende eeuw was toen al weinig meer over, bij Spitsbergen, het centrum van wel- eer, viel nauwelijks meer een wal-

vis te vangen. Die zaten ten westen van Groenland in de Bafinbaai en Straat Davis. Ten oosten van 's wereld grootste eiland daarentegen beperkte men zich bijna uitsluitend tot de jacht op zeehonden.

Koopman-koning Willem I nam ook op dit terrein het initiatief nieuw leven te blazen in deze oude tak van bedrijvigheid. Er werd voor iedere uitgerede walvisvaarder een wettelijke premie uitgelooft die, wanneer men onverhoopt zonder een gevangen walvis huiswaarts terugkeerde, tot negenduizend gulden kon oplopen. Van 1816 tot 1823 voeren walvisvaarders van Amsterdam en de Zaan uit, maar slechte resultaten noopten de reders ondanks forse regeringspremies de pijp aan Maarten te geven. Bleef over Harlingen, waar de handelonderneming Barend Visser en Zoon in 1882 de 'Spitsbergen' ter walvisvaart naar de Poolzee had gezonden onder de Terschellinger commandeur Ymke Jansz Ruygh. Dat de bemanning hoofdzakelijk uit Terschellingers, andere eilanders en mensen uit de Friese kustplaatsen bestond, mag gezien het aandeel dat de bewoners van de Waddenkant vanouds in de walvisvaart hadden nauwelijks verbazing wekken. Kennelijk werd er voldoende besomd, want op 30 september 1824 verscheen er in Harlingen een oproep aan het publiek in te schrijven op aandelen van een 'Groenlandse en Straat Davis-Visscherij Sociëteit', waaraan de koning zelf ook deelnam. De inschrijving werd een succes; in 1826 stuurde Barend Visser en Zoon namens de Sociëteit vier schepen ter walvis- en robbenvangst. Een ervan, de 'Harlingen' leed schipbreuk, waarbij de bemanning na een barre overwintering het volgende jaar wonderwel bijna voltallig terugkeerde in de Friese havenstad. Toen - 1827 - werden er drie schepen uitgereed, waarvan er een, de 'Willem I', niet terugkeerde. De daaropvolgende jaren waren trouwens ook weinig hoopgevend, walvissen werden er nauwelijks gevangen. In 1834 werd er dan ook tot liquidatie van de Sociëteit besloten. Barend Vis-

ser en Zoon kocht echter de brik 'Spitsbergen' over en in 1836 de 'Dirkje Adema'.

derde haven

Willem I bleef ook nu deze noodlijdende tak van visserij trouw door voor 5/32 deel te nemen. Blijkens het advies van de Kamer van Koophandel hadden deze beide schepen over de jaren 1835-1849 gezamenlijk f 316.000,- besomd. Daarmee was volgens de Kamer 'genoegzaam aangetoond, dat zonder premiën de vaart niet kan worden voortgezet'. Toch, ondanks het tij van het economisch liberalisme constateerde zij 'moge het waar zijn dat wetenschappelijk beschouwd premiën meest altijd tot niets lijden', maar het was ook een feit 'dat het praktische terrein niet immer aan het wetenschappelijke terrein gelijk geacht mag worden te zijn'. Het belang van het behouden van deze bedrijfstak voor Friesland was de Kamer blijkbaar wel wat waard. De dreigende deriving van een flink stuk praktische kennis op dit terrein, die na de Franse Tijd weer van de Noren moest worden geleerd, vond zij blijkbaar een te hoge tol.

Dat de kwijnende walvisvaart in de Friese havenstad toch nog enig leven in de brouwerij bracht zal bovendien een zwaarwegend argument zijn geweest de schouders te zetten onder deze zaak. Dat was het in ieder geval voor de initiatiefnemers uit de jaren 1820, die eerst de Rijksmarinewerf en vervolgens de administratie van de convooien en licenten uit Harlingen hadden zien verdwijnen. Harlingen was destijds nog de derde haven van (Noord-)Nederland na Amsterdam en Rotterdam, maar raakte al gauw in een fase van relatief verval die men op allerlei manieren trachtte een halt toe te roepen. In 1851 werd de Willems-haven (Het Dok) gegraven. Voor de komst van de spoorwegen zette de in 1852 opgerichte Harlinger Kamer van Koophandel al haar krachten in. De spoorlijn kwam er inderdaad in 1863, terwijl in 1877 op rijkskosten de Nieuwe Willems-haven werd gegraven.