# Tijdschrift voor zeegeschiedenis

Jaargang 5, 1986, nummer 2

**TIJDSCHRIFT VOOR ZEEGESCHIEDENIS**

Verschijnt tweemaal per jaar. Uitgegeven door de Nederlandse Vereniging voor zeegeschiedenis met steun van Oostersche Handel en Reederijen. Voortzetting van de *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis* (1961-1981).

**Redactiesecretariaat:**

[redacted]

**Redactie:**

[redacted]

**NEDERLANDSE VERENIGING VOOR ZEEGESCHIEDENIS**

Sous-commission Néerlandaise de la Commission Internationale d'Histoire Maritime

De vereniging werd opgericht in 1961 en stelt zich ten doel wetenschappelijke belangstelling te wekken voor de zeegeschiedenis en de studie daarvan te bevorderen door samenwerking tussen de leden en van dezen met andere instanties, zowel nationaal als internationaal. Zij doet dit onder meer door tweemaal per jaar een bijeenkomst met lezing te organiseren in een maritiem-historische omgeving, door excursies en symposia.

**ERE-VOORZITTERS:**

Mr. A. Blussé van Oud-Alblas
Dr. R.E.J. Weber

**BESTUUR:**

Prof. dr. J.R. Bruijn, *voorzitter*
Drs. E.M. Jacobs, *secretaris*
E. Roosegaarde Bisschop, *penningmeester*
Drs. G.M.W. Acda
Prof. dr. J.A. Faber
W.F.J. Mörzer Bruyns
Drs. G.J.A. Raven

Aanmelding voor het lidmaatschap bij de secretaris: [redacted]

**Contributie** (1987): inclusief het abonnement op het *Tijdschrift voor zeegeschiedenis* *f* 52,– (binnenland) en *f* 60,– (buitenland) over te maken op postgirorekening 390150 ten name van de penningmeester van de vereniging te Vreeland.

**Leden- en abonnementenadministratie:** [redacted]

# Tijdschrift voor zeegeschiedenis

**VIJFDE JAARGANG, NR. 2, OKTOBER 1986**

## TEN GELEIDE

**Van de redactie.**

Het voor U liggende nummer van het *Tijdschrift voor zeegeschiedenis* bevat als eerste bijdrage een omvangrijk artikel van J. van Beylen over de Nederlandse walvissloep. Vooral gebruik makend van iconografisch materiaal en van verkoopaankondigingen van walvisvangstschepen en hun inventarissen reconstrueert Van Beylen tot in detail de sloepen, waarmee vanaf de 17e eeuw door de Nederlanders op walvissen werd gejaagd.
Zich baserend op zijn onderzoek voor dit artikel houdt Van Beylen deze maand tijdens het 11th Annual Whaling Symposium in het Kendall Whaling Museum (Sharon, Mass.) een voordracht over de geschiedenis van de Nederlandse walvisvaart, waarin de walvissloep een centrale plaats inneemt.

Het artikel van mevrouw A. van Dissel en mevrouw J. Oosterling belicht de werving, de samenstelling en het werk van de bemanningen van de na-oorlogse Nederlandse walvisvangstschepen. In het Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaartmuseum' in Amsterdam wordt van 26 oktober 1986 tot 11 januari 1987 de tentoonstelling 'Blaast!' gehouden, waarin de geschiedenis van de Nederlandse walvisvaart na 1946 in kort bestek wordt behandeld.

De rubriek *Literatuur* moet in dit nummer helaas komen te vervallen wegens gebrek aan ruimte. De titels voor de bibliografie van dít nummer zullen in de literatuuropgave van het voorjaarsnummer 1987 van het *Tijdschrift voor zeegeschiedenis* worden verwerkt.

## INHOUD

**BIJDRAGEN**



**MEDEDELINGEN**





## BIJDRAGEN

# Portret van de Nederlandse walvissloep in de 17de en 18de eeuw.*

*J. van Beylen*

In tegenstelling tot de Amerikaanse 19de-eeuwse walvissloepen, is over de Nederlandse walvissloep uit de 17de en 18de eeuw nog maar weinig geschreven.[1] De reden daarvoor is vrij duidelijk: over kleine boten in het algemeen en over walvissloepen in het bijzonder zijn niet zoveel bronnen voorhanden. De walvissloep wordt wel eens terloops genoemd in één of ander document, maar dit is nauwelijks meer dan een oppervlakkige vermelding. Nochtans was de walvissloep het belangrijkste 'wapen' dat tijdens de walvisjacht werd gebruikt. Zonder sloepen zou er geen sprake van walvisvangst zijn geweest.
Het mag verbazen dat er naast de schaarse vermeldingen niet meer scheepsmodellen van walvisvaarders en walvissloepen zijn overgebleven, hoewel dit bedrijf toch meer dan drie eeuwen door talrijke schepen werd uitgeoefend en een belangrijke economische rol speelde. Het oudste en wellicht het enige goede model van een 17de-eeuwse walvisvaarder is het model van de fluit 'Wilhelm Prins van Orange' dat uit 1690 zou dateren. Bij dit model hoort een walvissloep die aan de galg is opgehangen.[2] Een tweede eigentijds model van een walvisvaarder is dat van het bootschip 'Duinkerland', uit 1787. Daarbij horen twee modellen van walvissloepen.[3] Andere eigentijdse modellen van fluiten en bootschepen worden nog in de musea bewaard, maar geen daarvan is als walvisvaarder ingericht, hoewel deze scheepstypes veelvuldig voor dit doel werden uitgereed.

Tot in 1972 werd in het Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaart Museum' te Amsterdam een 18de-eeuws model van een walvissloep bewaard. In dit jaar werd het, hoewel het achter glas was tentoon gesteld, door onbekenden ontvreemd waardoor de enige driedimensionale bron van inlichtingen misschien voorgoed verloren ging, tenzij dit model bij toeval ergens op een veiling of in de handel opduikt en terug kan worden verworven.[4] Kortelings werden in het Texelse scheepvaartmuseum te Den Hoorn nog twee modellen van Nederlandse walvissloepen ontdekt.[5]
Behalve door geschreven bronnen en door scheepsmodellen, bestaat ook nog de mogelijkheid iets meer over walvissloepen te weten te komen door een kritisch onderzoek van de iconografie. Wij zijn van mening dat daar nog niet voldoende gebruik van is gemaakt. Toch werden in de 17de en 18de eeuw talrijke schilderijen en prenten met de walvisvaart als onderwerp gemaakt.[6] In tegenstelling tot scheepsmodellen kan een afbeelding letterlijk slechts een éénzijdig beeld van een bepaald vaartuig bieden en in vele gevallen enkel tot aan de waterlijn. Anderzijds zijn ze in grotere aantallen voorhanden en dus over een grotere spanne tijds verdeeld, zodat een evolutie zichtbaar wordt. Daarenboven zijn de vaartuigen dikwijls in bedrijf voorgesteld, wat bijkomende informatie biedt.
Het onderzoek van onderhavig thema werd uitgevoerd aan de hand van een beperkt aantal beschikbare prenten en

schilderijen. Het is mogelijk dat meer iconografie meer gegevens aan het licht zou kunnen brengen en onder andere een meer verfijnde datering. Men moet er echter rekening mee houden dat veranderingen niet van de ene dag op de andere plaats grepen en soms over jaren gespreid waren. Het is ook de vraag of kleine wijzigingen aan dergelijke vaartuigen ook iconografisch werden vastgelegd. Bij het beoordelen van de iconografie moet er van worden uitgegaan, dat de schilders en graveurs zich ook wel eens zekere vrijheden veroorloofden in de wijze van voorstellen. De meesten onder hen zijn waarschijnlijk nooit in het noorden geweest om het walvisbedrijf met eigen ogen te aanschouwen. Nochtans mag men wel stellen dat zij zich op technisch gebied geen onwaarschijnlijkheden konden veroorloven, want in dat geval zou hun werk in de ogen van opdrachtgevers zeker geen genade hebben gevonden.

*16de en 17de-eeuwse iconografie*

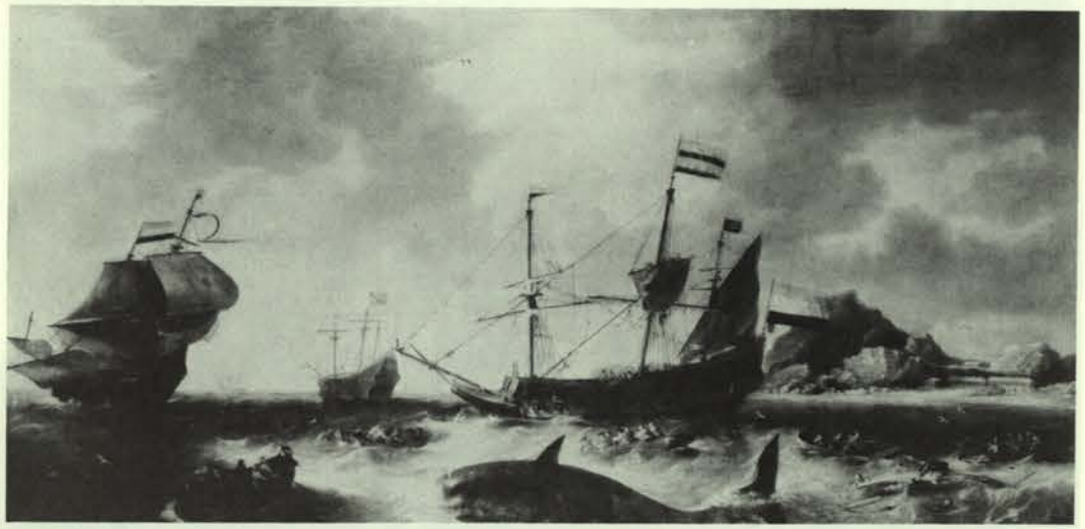
Reeds in de 16de eeuw verschenen in Antwerpen reeksen prenten die de visserij tot onderwerp hadden en waarop ook walvisjagers afgebeeld werden.[7] De sloepen die op deze prenten te zien zijn, zijn op een stereotiepe, konventionele en vrij onrealistische wijze voorgesteld, maar zij zijn in grote trekken wel te herkennen als vaartuigen van de Lage Landen. Zij zijn in een gefantaseerd landschap voorgesteld zoals in de Renaissance gebruikelijk was. Gesteld wordt dat zij verwijzen naar de walvisvaart die door de Basken werd bedreven langs de kusten van Newfoundland en langs Europese kusten.[8]

Zoals bekend, werden de eerste Nederlandse walvisvaarten, in navolging van de Britse, vanuit Holland uitgereed in 1612.[9] Enkele jaren later werden al scènes in verband met de walvisvaart geschilderd. Een doek van Cornelis Claesz van Wieringen (1580 - 1633), dat geacht wordt uit omstreeks 1620 te stammen, is wellicht één van de oudst bekende.[10] Het schilderij geeft een beeld van meerdere walvisvaarders die nabij een strand voor anker liggen, omringd door een aantal varende en aan het strand gemeerde sloepen. Volgens sommigen stelt dit de jacht bij Spitsbergen voor met Smeerenburg op de achtergrond, volgens anderen zou dit de nederzetting op Jan Mayeneiland zijn.[11] Twee van de walvisvaarders zijn bewapende spiegelschepen, kennelijk oorlogsschipen. Het derde schip is een fluit. De sloepen zijn van een verrassend 'modern' type, namelijk slank gebouwde vaartuigen, terwijl op latere afbeeldingen vaak loggere scheepjes zijn te zien. Het zijn sloepen die zijn gebouwd met gebogen en vallende voor- en achtersteven; voor zover te zien is gladboordig beplankt. Het berghout vormt het bovenste boord. Op het dolboord staan roeidollen met één pen. Aan stuurboord, dicht bij de voorsteven, staat een soort bolder op het boord, zichtbaar op meerdere sloepen.[12] Iedere sloep is ingericht met vijf roeibanken. In het voorschip ligt geen plecht, wel een wrang (klapmuts) die beide boorden dwars achter de steven met elkaar verbindt. Achter in de sloep schijnt wel een plecht voorhanden te zijn, afgaande op het feit dat daar op één van de sloepen een man neerzit.[13] Het schilderij geeft een levendig beeld van de jacht op een walvis. Deze is reeds geharpoeneerd en hij sleept één van de sloepen op zijn vlucht mee. Vlakbij poogt een tweede sloep het dier met een lans te doden. Deze sloep is bemand door zes jagers. De harpoenier staat met een lans in het voorschip. Daarachter zitten vier roeiers. Ieder van hen zit op een bank. De eerste bank is niet bezet, want daar hoort de harpoenier te zitten als hij roeit. De roeiers bedienen ieder een riem, om en om over het andere boord. Achter in de sloep staat de stuurman die stuurt met een riem, die over bakboord in de

*Cornelis Claesz van Wieringen (1580-1633), Dutch bay whaling in the Arctic. Nederlandse walvisschepen voor anker bij Smeerenburg tijdens de walvisjacht. Omstr. 1620. Kendall Whaling Museum, Sharon, Massachusetts.*

*Jacob F. de Vries (? - ?), Een vloot Nederlandse walvisvaarders voor anker nabij een kust in het Noorden. Omstr. 1640. National Maritime Museum, Greenwich.*

boeg van de sloep buiten boord steekt. Talrijke opvarenden van de sloepen en mannen die aan de wal bezig zijn, dragen ronde, platte mutsen: Baskische mutsen. Dit zijn ongetwijfeld Basken die aanvankelijk als leermeesters door de Hollanders werden ingehuurd.[14]
Aan de horizon wordt een gedode walvis door een vijftal sloepen naar de wal geboegseerd. Het kreng wordt met de kop naar voren gesleept. Het merkwaardige schilderwerk van de sloepen zal verderop in dit artikel worden behandeld. Een schilderij van Jacob F. de Vries (? - ?) beeldt een vloot walvisvaarders af, waarvan de meeste schepen voor anker liggen nabij een rotskust: Spitsbergen of Jan Mayeneiland? De meeste zijn spiegelschepen - het grote schip op de voorgrond een pinas - maar op de achtergrond is één fluit afgebeeld. Afgaande op het grote schip, moet dit schilderij uit omstreeks 1640 dateren.[15] De walvissloepen op de voorgrond lijken kleiner dan die bij Van Wieringen werden afgebeeld, althans steunend op de verhoudingen van de opvarenden. Bij De Vries geven ze een overbevolkte indruk. Hoe ze beplankt zijn, is niet uit te maken. Wel is te zien dat het berghout de bovenste gang vormt. Eén van de twee sloepen is bemand door vijf man. De harpoenier staat klaar met een lans om de reeds geharpoeneerde walvis aan te vallen. Achter hem zitten drie roeiers, ieder op één bank. Twee roeien over stuurboord, de derde over bakboord. De harpoenier moet zodoende eveneens over bakboord roeien. De riemen liggen in een dol met twee pennen. Achter in de sloep staat de stuurman, maar hoe hij stuurt is niet duidelijk. Hij hanteert geen stuurriem en het is niet zeker of hij al dan niet een helmstok bedient. Vaag is aan het achterschip iets te zien dat een roer zou kunnen zijn.
De tweede sloep hangt met de harpoenlijn vast aan de walvis. Zij vertoont dezelfde bouwwijze, maar moet wel groter zijn, want er zijn zes mannen aan boord. Duidelijk is maar één riem zichtbaar. De andere mannen zijn met andere dingen bezig. De harpoenier staat recht en is doende met de bochten van de walvislijn. Achter hem zitten drie mannen, één met

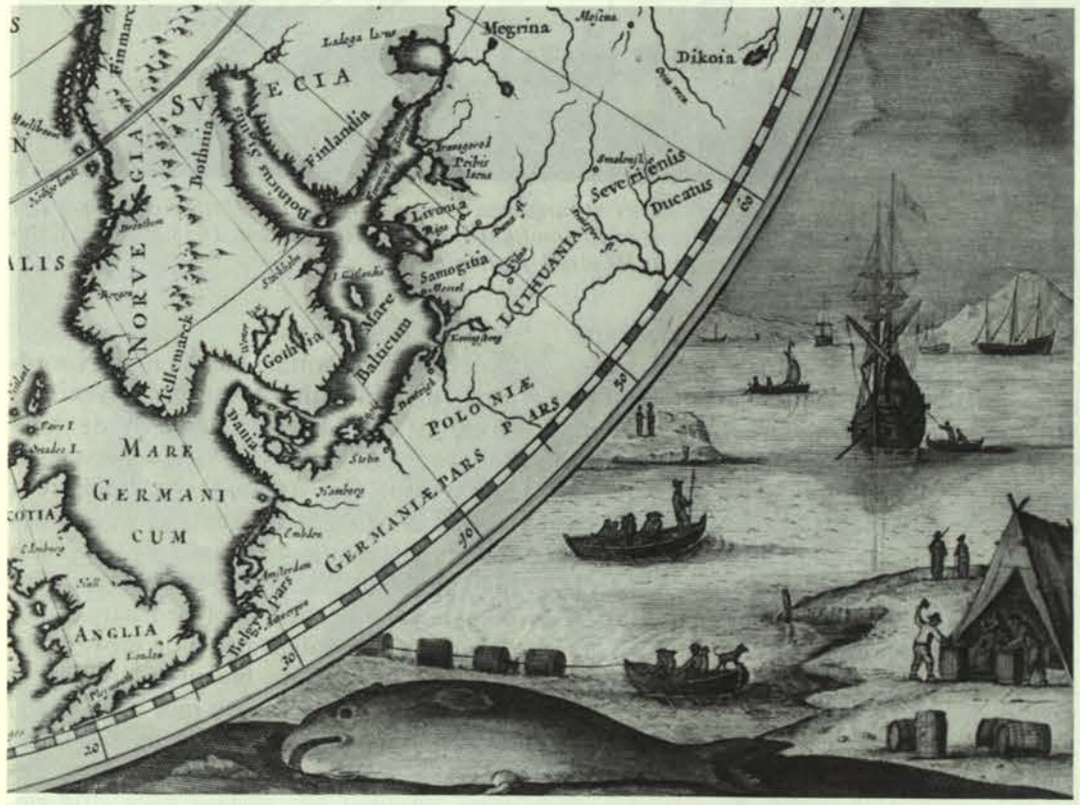


*Bonaventura Peeters (1614-1652), Nederlandse walvisvaarders bij Spitsbergen. Omstr. 1640. Archief Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaart Museum', Amsterdam. Foto van 23.10.1931 afkomstig van de kunsthandel Doris Hermsen te Amsterdam.*



een riem. De vierde is voorovergebogen bezig met iets onder in de sloep. Achter deze laatste zit de stuurman en die houdt - hoewel niet heel duidelijk zichtbaar - een helmstok vast. De roerkop steekt achter de sloep boven het boord uit. Naast de stuurman steekt een balkje - een riem? - uit de sloep. Andermaal is duidelijk te zien dat de meeste opvarenden een Baskische muts op het hoofd dragen. Ook over het schilderwerk van deze beide sloepen wordt later gehandeld. Op de achtergrond wordt een walvis door drie sloepen naar de wal geboegseerd. De sloepen zijn respectievelijk door vijf, zes en vijf man bezet. De walvis wordt, zoals bij Van Wieringen, met de kop naar voren gesleept.

Het doek van Bonaventura Peeters (1614-1652) stelt de walvisvaart voor, waarschijnlijk bij Spitsbergen. De tenten op het strand, die bij Van Wieringen werden afgebeeld, zijn vervangen door gebouwen wat er op wijst dat dit schilderij - als het dezelfde plaats voorstelt - later werd geschilderd, mogelijk omstreeks 1645.[16]
De walvisvaarders zijn eveneens spiegelschepen, waarvan er één als een fregat is getuigd. Op de voorgrond jagen enkele sloepen op een walvis die reeds één sloep heeft wrakgeslagen. De sloepen zijn rondgebouwde, vrij vlakke vaartuigen met een sterk geveegd voor- en achterschip en gebogen, sterk vallende stevens. Het zijn overnaads beplankte vaartuigen zoals op één ervan duidelijk is te zien.




*Henricus Hondius (1573-1650), Poli Artici et circumiacentium terrarum descriptio novisima. Kaart van de Noordpool in Gerardi Mercatoris en I. Hondii, Atlas Novis, Amsterdam, 1638 (fragment, rechter onderhoek). Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam.*


*Henricus Hondius (1573-1650), Poli Artici et curcumiacentium terrarum descriptio novisima. Kaart van de Noordpool in Gerardi Mercatoris en I. Hondii, Atlas Novis, Amsterdam, 1638 (fragment, linker onderhoek). Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam.*

Het berghout vormt de bovenste gang. Aan de bovenkant van dit berghout hangen dingetjes die kurkezakjes zouden kunnen zijn, ofwel klampjes voorstellen. Eén sloep wordt duidelijk door zes man geroeid en die zitten twee per twee op één bank naast elkaar. In twee andere sloepen merkt men ook zes man op. Vier daarvan roeien twee aan twee naast elkaar op één bank, maar een andere roeit alleen op een andere bank en op een andere sloep zit nog iemand - de harpoenier? - in het voorschip niets te doen. In ieder van die sloepen zit achterin een man met een Baskische muts, die niet roeit en ook niet stuurt. Een stuurriem of een roer zijn niet te bespeuren. Ook bij de roeiers zitten enkele mannen met een Baskische muts.

Op een cirkelvormige kaart van de Noordpool, in 1636 uitgegeven door Henricus Hondius(1537-1650),[17] zijn in de hoeken van het kaartblad vier walvisscènes gegraveerd. Op de onderste hoekprent rechts, is een sloep afgebeeld waarin zes roeiers zitten die twee aan twee op één bank hebben plaatsgenomen. Een stuurman is niet te zien, wel een harpoenier die met een bootshaak op de grote voorplecht staat. Op de bovenste hoekprent links, is een sloep te zien met vijf roeiers, die elk op één bank zitten, zodat de sloep over het ene boord door twee riemen, en over het andere door drie riemen wordt geroeid. Ook hier is geen stuurman te bekennen, wel een harpoenier. Op de prent rechtsboven wordt een sloep door vier man geroeid. Zij zitten twee aan twee op één bank. De harpoenier - met een harpoen - staat in het voorschip, maar er is geen stuurman te zien. Linksonder wordt een walvis door vier sloepen geboegseerd. De harpoen zit in de kop van de walvis - een vreemde plaats. Evenals bij Van Wieringen en bij De Vries, wordt de vis met de kop naar voren gesleept. Deze wijze van slepen werd later niet meer afgebeeld, want toen gebeurde dit met de staart naar voren. Eén van de vier sloepen wordt geroeid door vier man en behalve de harpoenier in het voorschip, zit in het achterschip ook een man, maar een roer of een stuurriem is er niet. Twee van de sloepen zijn getuigd met een razeil en zeilen voor de wind, terwijl één roeier nog een riem bedient.[18] Twee andere sloepen worden door riemen voortbewogen. Op deze prenten merkt men andermaal een aantal opvarenden op die een platte, Baskische muts dragen, naast anderen die een hoge punthoed op het hoofd hebben. Een andere scène toont hoe een aantal aan elkaar vastgemaakte vaten door een sloep in de richting van de wal wordt gesleept waar mannen bezig zijn met het kuipen van spek.

Een nogal naief aandoend schilderij uit omstreeks 1660, dat wordt toegeschreven aan Pieter van den Velde (1634 - na

*Pieter van den Velde (1634 - na 1687), (toegeschreven) Bay whaling in the Arctic. Nederlandse walvisvaarders in het Noorden. Omstr. 1660. Kendall Whaling Museum, Sharon, Massachusetts.*

*Anoniem, Nederlandse walvisvaarders bij Jan Mayeneiland. 1661. Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam.*

1687), toont vijf bewapende spiegelschepen met een fregattuig, varend of voor anker liggend bij een nederzetting in het Noorden. Op de wal zijn twee huizen afgebeeld waarvan niet met zekerheid kan worden gezegd of ze op Spitsbergen dan wel op Jan Mayeneiland stonden.[19] De afgebeelde sloepen zijn van een heel andere slag en men denkt daarbij eerder aan (kleine) boten. Ze zijn zwaar en breed gebouwd, waarschijnlijk gladboordig. Boven het onderste berghout ligt nog een breed boeisel dat aan de bovenrand wordt omzoomd door een tweede berghout. De plaats van de roeiers is nogal warrig geschilderd, want sommigen staan recht, maar toch valt er uit op te maken dat ze naast elkaar op één bank zitten. Het lijkt er op - hoewel het niet erg duidelijk is te zien - dat de stuurman het vaartuig bestuurt met een roer en een helmstok. Een stuurriem is nergens te ontdekken. Dit zou dan een sloep met een rechte achtersteven moeten zijn. Op alle sloepen zijn tegen het boord meerdere vertikale schenen aangebracht die vermoedelijk bestemd zijn om het vlotte hijsen en strijken van de vaartuigen te bevorderen.

Een anoniem schilderij uit 1661 stelt meerdere Nederlandse walvisvaarders voor die op jacht zijn bij Jan Mayeneiland.[20] Het zijn bewapende spiegelschepen en fluiten. Een viertal sloepen maakt jacht op een walvis. Het zijn rondgebouwde vaartuigen waar enkel op te zien is dat ze boven het berghout nog met een boeisel zijn gebouwd. De sloepen zijn bemand met zes koppen. Ze dragen allen punthoeden. De harpoenier staat recht in het voorschip. Achter hem zitten de vier roeiers ieder op een bank en zij roeien



*Anoniem (vroeger toegeschreven aan A. Storck), Dutch whaling scene. Een vloot Nederlandse walvisvaarders onder zeil in het Noorden. Omstr. 1680. Kendall Whaling Museum, Sharon, Mass.*

om en om over het andere boord. De stuurman stuurt met een riem die over de stuurboordboeg naar achteren steekt, althans op één sloep. Op een andere sloep is dit aan bakboord. De roeidollen hebben slechts één pen, wat laat veronderstellen dat de riemen er met een grommer aan vasthangen.

Een laat 17de-eeuws anoniem schilderij, dat uit omstreeks 1680 zou kunnen dateren, toont een spiegelschip omringd door enkele fluitschepen.[21] De sloepen die op dit schilderij zijn afgebeeld zijn tamelijk slordig geschilderd, in tegenstelling tot bij voorbeeld de tuigage van de schepen. Of de sloepen gladboordig of overnaads zijn beplankt, is niet te zien. De romp van de sloepen heeft een grotere zeeg dan op andere schilderijen of prenten en de stevens staan steiler. Eén van de sloepen[22] ligt met de onderkant van de achtersteven net boven water en daar is te zien dat de aansluiting met de kiel niet vloeiend rond, maar in een korte bocht geschiedt. De voor- en achterstevens steken hoog boven het boord uit en daarbij is duidelijk zichtbaar dat de achtersteven aan de bovenkant is afgerond. Vaag is zichtbaar dat één sloep een boeisel boven het berghout heeft.[23] Op het dolboord staan enkelvoudige roeidollen. De vaartuigen zijn bemand door zes personen: de harpoenier in het voorschip, vier roeiers die ieder op één bank zitten en om en om over het andere boord roeien, de stuurman die kort bij de achtersteven staat en over de stuurboordboeg een stuurriem bedient.

*Walvisvaarders op berenjacht. P:P:v:S. De seldsaame en noit gehoorde Wal-Vis-Vangst voorgevallen bij St Anna-Land in 't jaar 1682 den 7. October mitsgader Een Pertinente Beschrijvinge Van de geheele Groen-Landse Vaart. Leiden, 1684. Prent bij blz. 40.*

Een zeer duidelijk beeld van 17de-eeuwse walvissloepen is te zien op een prent uit 1684.[24] Die sloepen zijn vrij vlak gebouwd en gladboordig beplankt. Het bovenste boord wordt gevormd door het berghout dat dus op gelijke hoogte ligt met het dolboord. De gebogen voor- en achtersteven steekt een eind boven het boord uit. Aan de buitenkant zit een oogbout met ring. Aan bakboord van de voorsteven is een haakvormige klamp zichtbaar, die tot hiertoe nog niet op andere afbeeldingen zichtbaar was, maar later nog wel aan de orde komt. De sloepen worden door vier achter elkaar zittende roeiers voortbewogen, die om en om over het andere boord roeien. Roeidollen zijn niet afgebeeld. Het vaartuig wordt bestuurd door een kort naast de steven op het boord liggende riem, die op één sloep aan bakboord van de steven zit, bij een andere aan stuurboord.

Een schilderij dat uit ongeveer dezelfde tijd dateert, is van Lieven Verschuier (1639-1686).[25] Het stelt de aankomst voor van enkele koopvaarders op de rede van Rotterdam en één van die schepen is een fluitschip, uitgerust als walvisvaarder. Bij het schip liggen enkele sloepen die worden ingezet om de bemanning en hun plunje aan de wal te brengen. Zo te zien zijn dit walvissloepen, al zijn ze in verhouding tot het fluitschip wel wat overmaats voorgesteld.[26] De sloepen zijn gladboordig beplankt en het berghout ligt op gelijke hoogte met het dolboord. In het voorschip is een plecht gelegd, die gelijk ligt met het boord en aan de achterkant is afgesloten door een schot waarin een deurtje, althans een opening



*Lieven Verschuier (1639-1686), Aankomst van koopvaarders te Rotterdam. Tweede helft 17de eeuw (Fragment). Museum Boymans-van Beuningen, Rotterdam (MBR 1902).*

*Abraham Storck (1635-ca 1710) (toegeschreven), Vijf Nederlandse fluiten op walvisvaart bij Spitsbergen. Omstr. 1690. Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaart Museum', Amsterdam.*

is aangebracht. Naast de voorsteven staat aan iedere kant een hoge pen die aan de buitenkant tegen een klamp steunt. Ook op de achterboegen staat een dol. Onder het berghout van één van de sloepen staan vijf vertikale klampjes waarvan de bestemming verderop zal worden verklaard.

Abraham Storck (1635-1710) heeft talrijke schilderijen met betrekking tot de walvisvaart voortgebracht.[27] Zijn doeken onderscheiden zich meestal door hun duidelijke voorstelling van het bedrijf. Zij worden doorgaans gedateerd uit 1680-1700 en tonen bijzonderheden die op andere 17de-eeuwse schilderijen nauwelijks zichtbaar zijn. Een fraai schilderij, dat uit omstreeks 1690 moet dateren, beeldt vijf fluiten af die tussen de ijsschotsen nabij een rotskust op walvissen jagen.[28] De twee fluiten op de voorgrond voeren een fregattuig. Het zijn niet meer de oudere fluiten met het zeer smalle hek, maar met een breder bovenschip waardoor meer werkruimte aan dek werd verkregen. De sloepen zijn door de schilder zeer duidelijk en in hun juiste verhoudingen weergegeven. Alle zijn gladboordig beplankt. Het berghout vormt het bovenste boord, zoals al te zien was bij Cornelis van Wieringen, Jacob de Vries, Bonaventura Peeters, evenals op de prent uit 1684 en bij Lieven Verschuier. De slechts licht gebogen voorsteven staat tamelijk stijl en sluit op één van de sloepen hoekig aan op de kiel,[29] zoals dit werd uitgebeeld op het schilderij uit omstreeks 1680. Op het dolboord staan dollen met één pen en duidelijk is te zien dat de riemen daaraan vast zijn met een grommer.

Op meerdere schilderijen van Storck is de kop van de achtersteven van de sloepen bewerkt als een naar voren gebogen krul, vergelijkbaar met de krul van een viool. Op bovengenoemd schilderij is dit eveneens het geval, maar bovendien is nog te zien dat ook de voorsteven van één van de sloepen naar achteren is afgerond en aan de binnenkant is ingesneden, zodat een rechte borsting werd verkregen waarachter iets kan worden vastgehouden. De reden voor deze vormgeving is op het schilderij te zien: de harpoenier van de sloep heeft een walvis geharpoeneerd en de harpoenlijn wordt op de voorsteven achter de borsting belegd. Naast de voorsteven staat aan bakboord een bolder of zware pen, die de ruimte naast de steven afsluit en zo een soort kluisgat vormt waarlangs de harpoenlijn naar buiten sliert, zodra de getroffen walvis wegduikt. Alle sloepen worden door vier roeiers voortbewogen. De harpoenier staat vóór in de sloep, de stuurman bedient een riem die tegen een dol op de stuurboordboeg ligt. In de sloep, die met de lijn aan de walvis vast hangt, zitten de roeiers met het aangezicht naar voren. Zij roeien dus in tegengestelde richting - achteruit - om de walvis af te matten. In de sloep waarvan de harpoenier de walvis aanvalt met een lans, zitten drie roeiers met het aangezicht naar voren om zo nodig uit de buurt van het gekwetste dier te geraken. Op alle sloepen hangen aan de voor- en achterboeg ronde kransen, die uit tot een grommer bewerkt touw bestaan en stootkussens vormen. Op de achtergrond zijn nog drie sloepen te zien die roeiend een gedode walvis boegseren, maar hier wel met het staarteinde naar voren.[30]

Een andere schilderij van Storck toont een zestal fluitschepen waarvan er drie op de voorgrond tussen de ijsschotsen bij Spitsbergen liggen terwijl de sloepen op walvis- en berejacht zijn. Dit doek dateert eveneens uit omstreeks 1690.[31] De sloepen zijn van hetzelfde soort als op het vorige schilderij. Zij worden bemand door hetzelfde aantal opvarenden. Op het dolboord staan eveneens dollen met één pen. Op één van de sloepen[32] staat aan bakboord van de voorsteven een grote klamp, die langs de kant van de steven

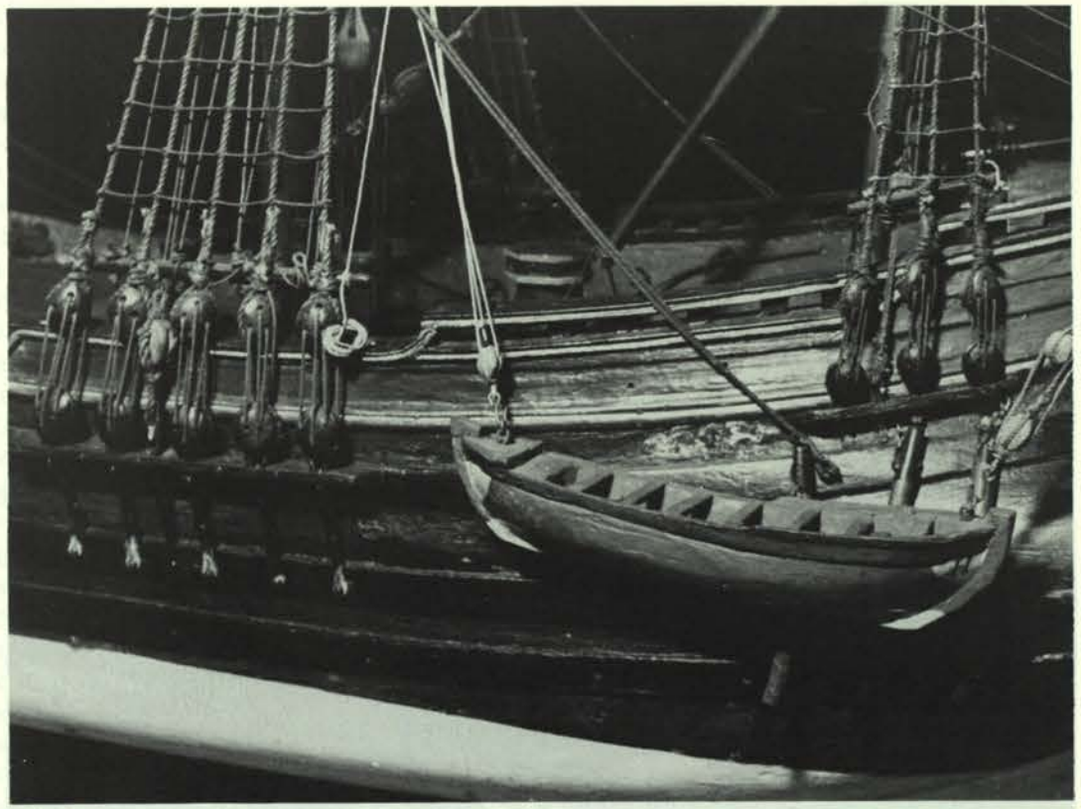


*Abraham Storck (1635-ca 1710), Nederlandse walvisvaarders bij Spitsbergen. Omstr. 1690. Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam (P 719).*

vertikaal is afgesneden, maar naar de buitenkant toe snepend toeloopt. Dit is de klamp die het kluisgat naast de steven afsluit. Op sommige andere schilderijen was dit een bolder, behalve op de gravure uit 1684 waarop ook een klamp was afgebeeld. Een sloep heeft weer die kransvormige stootkussens, maar daarbij ook nog lange worstvormige. De stuurman bedient zijn riem hier aan stuurboord inplaats van aan bakboord. Van de roeiers, die ieder op één bank zitten, roeien er twee vooruit en twee achteruit, want de sloep zit vast aan een walvis en moet dus eventueel achteruit kunnen varen. Op het ijs worden twee beren gejaagd met lansen, evenals met een musket. Een andere slaat op een beer in met een strandsnijdersmes.

*Een laat 17de-eeuws model van een walvissloep*

Uit de 17de eeuw is maar één model van een Nederlandse walvisvaarder bekend. Het stamt uit 1690.[33] Bij het model hoort een walvissloepje. Het is een eenvoudig uitgehold blokmodelletje van tamelijk grove makelij. Zonder tegenbewijs moet worden aangenomen dat het uit dezelfde tijd als het model stamt. In grote trekken stemt het overeen met de sloepen die op schilderijen uit dezelfde periode zijn te zien, maar er zijn ook afwijkingen. Het sloepje heeft een scherp gesneden onderwaterschip. De gebogen, tamelijk sterk hellende stevens sluiten met



*Walvissloepje dat hoort bij het model van het fluitschip 'Wilhelm Prins van Orange'. Omstr. 1690. Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaart Museum', Amsterdam.*

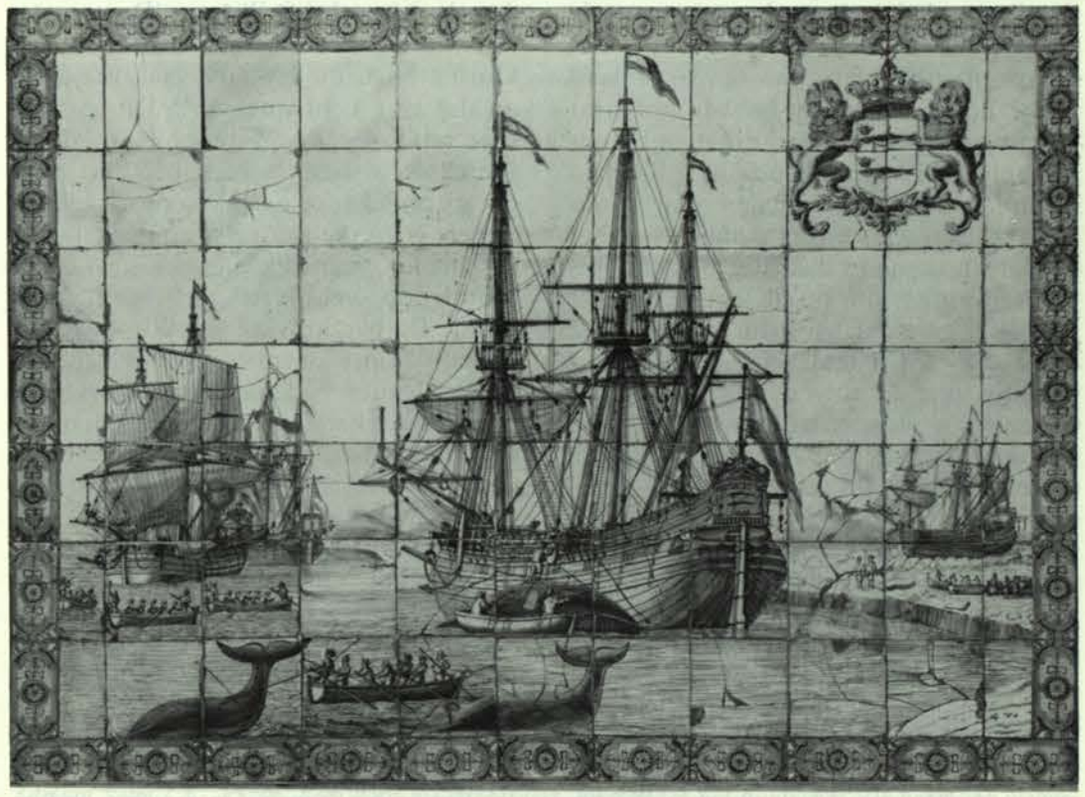
een stompe hoek aan op de licht gebogen kiel. Dit stemt overeen met de voorstelling die op andere schilderijen, onder meer bij Storck, is te zien. Aan de bovenkant zijn de stevens recht en licht naar binnen hellend gesneden en zij zijn niet zo lang als op de schilderijen is voorgesteld. Voor en achter is het onderwaterschip lichtjes gepiekt en de romp is glad, dus gladboordig. Het vaartuig heeft maar weinig zeeg. Het enigszins dikkere berghout vormt het bovenste boord. Het sloepje is in het midden uitgehold. De banken zijn in deze uitholling afzonderlijk ingebouwd. Alle andere delen zijn massief uit het hout gesneden.

In het voorschip[34] is een grote plecht uitgespaard die uit twee delen bestaat. Het stuk achter de steven ligt boven op het boord en dus hoger dan de zeeglijn. De achterkant van dit deel is afgesloten door een dwars richeltje. Daarachter en gelijk met het boord, ligt een smaller stukje plecht. Het is mogelijk dat dit geen plecht is, maar bij voorbeeld een bergplaats of kastje (een lijnbak?). Kort achter de steven zit een oogje in de plecht. In het achterschip is geen echte plecht voorhanden, wel een halfronde band of wrang, die op de zijkant van de sloep aansluit op wat het dolboord kan worden genoemd. Achter de steven zit een klosje op de wrang waarin een oogje zit. Tussen de achterste en de voorlaatste bank zit aan beide zijden nog een klosje dat tegen de binnenkant van een halfboeisel ligt. De bestemming daarvan is ons niet bekend. Dit halfboeisel loopt



van aan de steven tot aan de middelste bank en steekt een ietsje buiten het berghout. De zeven banken die met de koppen in het dolboord zijn ingelaten, liggen daarmee op gelijke hoogte. Dollen of enig ander onderdeel zijn niet aangebracht. Er zij opgemerkt dat in de zogenaamde voorplecht geen steunholte voor het been van de harpoenier is voorzien.

Goede afbeeldingen van sloepen uit de tweede helft van de 17de eeuw, die duidelijk het karakter van deze vaartuigen illustreren, zijn onder meer te vinden op een gebeeldhouwd, eikehouten paneel van een schouwmantel uit het voormalige kantoor van de Noordse Compagnie te Hoorn.[35] Een andere fraaie voorstelling van de walvisvaart en de daarbij gebruikte sloepen is te zien op een anoniem tegeltableau uit omstreeks 1700. Op het daarop afgebeelde fluitschip is het hakkebord versierd met de wapens van De Rijp. Het wapenschild van deze gemeente staat in de rechter bovenhoek. Merkwaardig op dit tegeltableau is de sloep op de voorgrond. Zij is door een strak gespannen harpoenlijn verbonden met een pas geharpoeneerde walvis. De harpoenier haalt nog aan de lijn. Aan de stand van de roeiers en aan de riemen is te zien dat zij in tegengestelde richting - achteruit - roeien in een kennelijke poging om de walvis af te matten of om weg te komen van de zwiepende staart. Bovendien wordt de sloep, evenals alle andere, bemand door zeven koppen, in de plaats van de gebruikelijke zes.[36]



*Anoniem, Fluit van De Rijp. Omstr. 1700. National Maritime Museum, Greenwich.*

*De walvissloep in de 17de-eeuwse literatuur*

In de tweede helft van de 17de eeuw, wordt voor het eerst in de vakliteratuur melding gemaakt van walvissloepen die toen als Groenlandse sloepen bekend stonden. Nicolaes Witsen (1641-1717) is de meest uitvoerige: 'Sloepen die op de Visscherye na Groenlandt gaan, zijn lang, licht opgehaalt, smal en smoegh, en werden met veel riemen voort geroeit; voor op de boegh staat een katrolletje, daar het touw over gaat, als de visch geschooten is: onder werden zij gladt gesmeert, en wit geschildert'.[37] Een andere Nederlands auteur, Cornelis van Yk, was veel bondiger en beperkt zich tot 'Groenlandsche Sloepen vallen gemeenlijk 25 voeten lang, en werden voor 80 à 82 Gulden: doch ligt, en binnen van Ypenhout, gemaakt'.[38] In W. à Winschoten's Seeman worden enkele eigenschappen van de Groenlandse sloep beschreven: 'een Schip of Schipper, die op Groenland vaart, deese Scheepen hebben tot haar gerijf een soort Sloepen, die men bij uitneemendheid Groenlandsche Sloepen noemt, en die seer snellen vaart door haar spitsen kiel en rankhied door het waater maaken, en daar toe alleenlijk gebruikt werden, om op de Walvischvangst te gaan...'. Verder heeft hij het nog over de sloep: '...Chaloup een seer sneedig vaartuig om te roeien en waar in de Groenlandse sloepen uitmunten...'.[39]

Als men deze vermeldingen ontleedt en vergelijkt met de afbeeldingen, komt men tot de bevinding dat zij grotendeels met elkaar overeenstemmen. Uit de tekst is te begrijpen dat de genoemde kwaliteiten van de sloepen verschillen met deze van 'gewone' sloepen. Vergeleken daarmee zijn de walvissloepen inderdaad smal en dus naar verhouding lang. Dit is niet toepasselijk op de boten waarin de roeiers twee aan twee op één bank zaten en die daarom breder waren. Wij nemen aan dat met 'smoegh' = glad, gladboordig wordt bedoeld, want van een overnaadse boot kan men bezwaarlijk beweren dat zij glad is. Onder de eigenschappen 'licht opgehaalt', 'spitsen kiel' en 'snedig' moet worden verstaan dat de sloepen gebouwd waren met een grotere vlaktilling of kimmedracht dan andere boten en dus ook spitser en fijner besneden waren. Alleen al daardoor waren ze lichter in gewicht en deze eigenschap wordt nog in de hand gewerkt door het gebruik van iepenhout voor het binnenwerk als spanten, wegering, banken, knieën en dergelijke. Iep is inderdaad heel wat lichter dan eik. Van Yk schrijft daarbij nog dat ze 'licht' werden gemaakt, wat kennelijk betrekking heeft op de dikte van de gebruikte houtdelen.

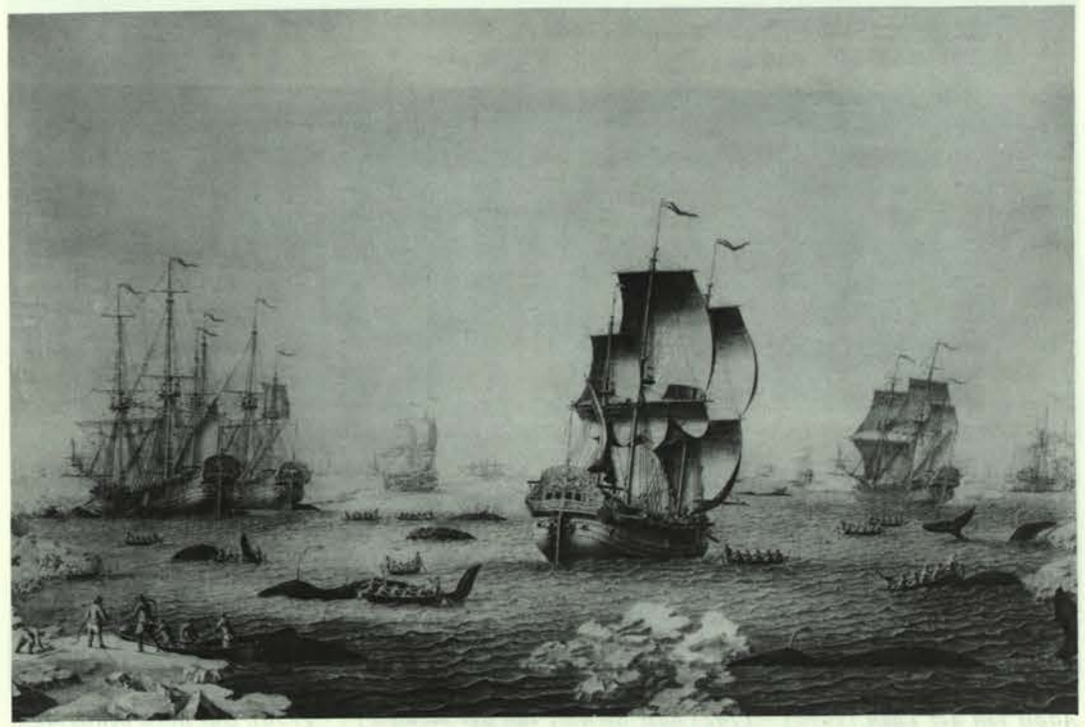
Witsen en van Yk schrijven terloops en niet rechtstreeks nog wel eens over Groenlandse sloepen. Doelend op platbodemsloepen schrijft Witsen: 'De voorsteven wordt mede boven rond met een krul en bogt, die inwaarts gaat, gemaakt, op dat niet licht quetze'.[40] Dit is ongeveer wat op één van de schilderijen van Storck is te zien,[41] maar het lijkt erop dat dit meer toepasselijk is op de achtersteven, want die is precies zo gevormd als beschreven, namelijk met een krul, zoals Storck op vele van zijn schilderijen toont. De beschrijving van Witsen is dus op zijn minst onvolledig, of vergist hij zich? Als men bedenkt dat de boven het boord uitstekende voorsteven bedoeld is als bolder, dan ligt het voor de hand dat daar niet veel krulletjes aan te pas kunnen komen. Anderzijds kan men zich moeilijk voorstellen dat Storck op zulke volgehouden wijze een met een krul versierde achtersteven zou blijven schilderen als die niet echt bestaan zou hebben.

Het berghout dat het bovenste boord van de sloep vormt, was al te zien bij Cornelis van Wieringen, Jacob de Vries, Peeters en op de prent uit 1684, bij Lieven Verschuier en bij Storck. Op gewone, andere boten was dit niet het geval, want daar werd boven het berghout nog een halfboeisel gelegd. Van Yk bevestigt dit in zijn beschrijving van een 'boot-sloep'[42] zonder spiegel en een Barkhout boven om de kant gelijk een Groenlandse sloep, dog agter met een halv boeisel'.[43]

Iets wat niet terug te vinden is op enige afbeelding, is het door Witsen vermelde 'katrolletje'. Hoe dit er uitzag, blijft een open vraag. In Witsens tijd zal er waarschijnlijk wel zoiets op sloepen zijn gebruikt, maar het is toch merkwaardig dat daar nergens iets van te zien is bij voorbeeld bij Storck die toch zeer gedetailleerd werkte. Dit katrolletje diende om de walvislijn te laten uitlopen, maar waarvoor diende dan het kluisgat naast de voorsteven waarvan de functie op talrijke schilderijen is afgebeeld? Mogelijk was zulk een katrolletje niet algemeen in gebruik. In de 19de eeuw was dit ook het geval. Er waren inderdaad Amerikaanse sloepen die in de voorsteven een sleuf met een schijf hadden, een soort katrolletje dus,[44] maar er waren er eveneens zonder. Die hadden op de kop van de voorsteven, die daarvoor extra breed was gemaakt, een open kluisgat dat met lood of koper was gevoerd.[45] Niettemin bestond het gevaar dat de lijn bij het uitlopen door de grote wrijving in brand kon vliegen zodat ze met een zwabber natgemaakt moest worden. Op de oudere 17de en 18de eeuwse sloepen was dit om dezelfde reden ook noodzakelijk.[46]

*Walvissloepen in de 18de-eeuwse iconografie*

De iconografie uit het begin van de 18de eeuw, over het algemeen erg belangwekkend en helder, brengt niet veel nieuwe gezichtspunten en er schijnt niet veel ver-



*Adriaan Salm ( ? - 1720), Een vloot walvisvaarders, waaronder het bootschip 'De Faam' op walvisvangst in het Noorden. 1712-1715. Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam (P1293).*

andering opgetreden te zijn. Adriaan Salm ( ? - 1720) en zijn zoon Roelof Salm of van der Salm (1688 - 1765) maakten beiden nogal wat penschilderijen over de walvisvaart.[47] Zij illustreren wel duidelijk dat nu veelal bootschepen voor de walvisvaart worden ingezet inplaats van de oudere fluiten. Aan de algemene vorm van de sloepen schijnt niet veel veranderd. Op een schilderij van A. Salm[48] is te zien dat de gebogen voorsteven - en waarschijnlijk ook de achtersteven - in een vloeiende bocht op de kiel aansluit in tegenstelling tot de hoekige bouwwijze, die op het anonieme doek uit omstreeks 1680 en op één van Storck is te zien en eveneens op het Amsterdamse sloepmodelletje. Duidelijk is merkbaar dat op het boord bij de steven een klamp zit, zelfs aan beide kanten. Op één van de sloepen is in het voorschip een kort plechtje zichtbaar en het ligt lager dan het dolboord. Dit wijkt eveneens af van wat het Amsterdams modelletje toont. Op een schilderij van Roelof van der Salm zijn de klampen naast de voorsteven en het korte plechtje in het voorschip eveneens te zien.[49]

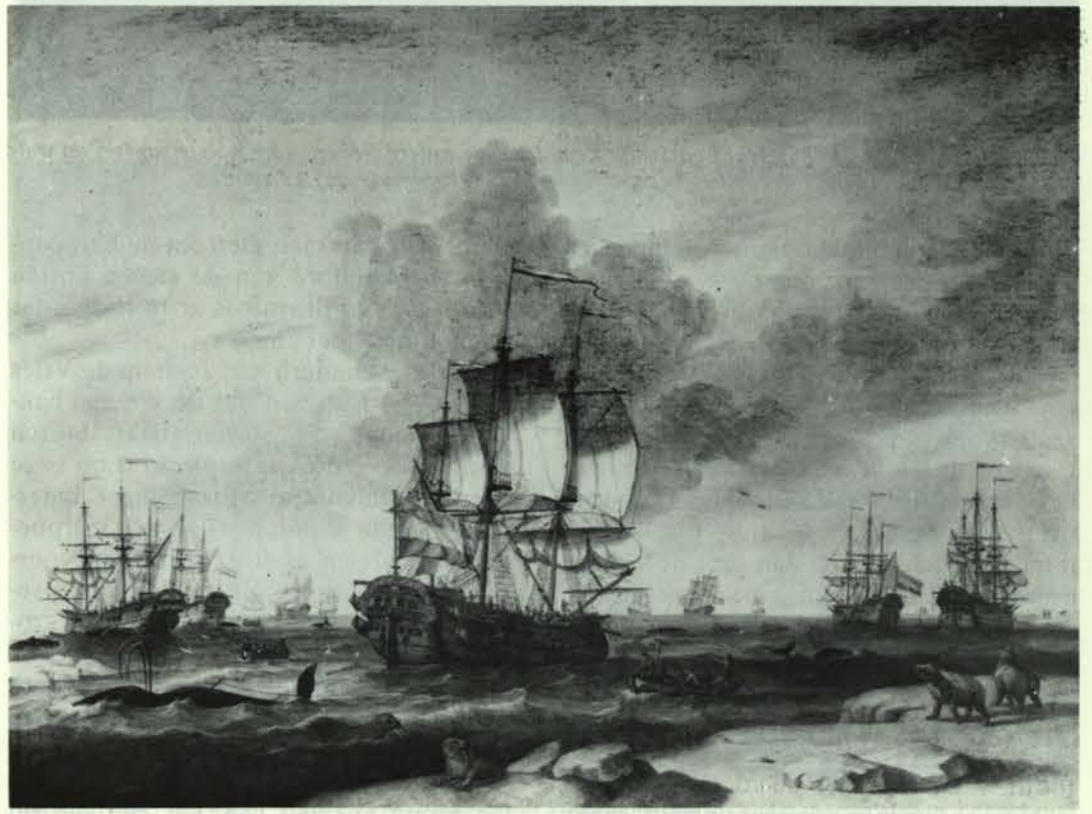
Een opmerkelijk beeld van 18de-eeuwse walvissloepen wordt geboden door een grote prent van Adolf van der Laan (1690? - 1742) die graveerde naar tekeningen van Siewert van der Meulen ( ? - 1730).[50] Het eerste wat opvalt, is dat de sloepen overnaads zijn gebouwd. Van der Laan is zowat de enige die deze bouwwijze duidelijk afbeeldt, want op practisch alle andere afbeeldingen is dit niet met zekerheid te zien. Hoewel overnaads gebouwde sloepen zekere voordelen hebben, zijn er toch meerdere argumenten tegen het gebruik ervan voor de walvisvaart. Niettegenstaande op laat 17de-eeuwse en 18de-eeuwse walvisvaarders wel speciale voorzieningen waren getroffen voor het vlot vieren en ophijsen van

*Adolf van der Laan (1690? - 1742) naar Siewert van der Meulen ( ? - 1730), Qui siccis oculis Monstra Natantia qui vidit Mare Turgidum. Eerste kwart 18de eeuw. Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam (P 1057).*



de sloepen, moet men er toch rekening mee houden dat een overnaads gelegde beplanking kwetsbaarder is dan een gladboordige en ook minder gemakkelijk te herstellen. Een overnaadse sloep veroorzaakt meer kabbeling en dus meer gerucht dan een gladboordige. Dit is een niet te onderschatten nadeel als men weet dat de roeiers hun riemen met stro omwonden om ieder nutteloos gerucht te dempen voor de zeer scherp horende walvis.[51] Tenslotte zijn overnaadse sloepen ook een ietsje minder snel. Nicolaes Witsen schreef toch dat de sloepen 'onder gladt gesmeert' werden.[52] Dit gebeurde met vet of 'smeer' om zodoende de eventuele ruwheden weg te werken die de snelheid benadeelden. Bij een overnaadse sloep levert dat niet veel voordeel op.

Hoewel de hoog boven het boord uitstekende kop van de voorsteven duidelijk is te zien, is andermaal van Witsens 'katrolletje' geen spoor. De achtersteven is bij alle sloepen aan de bovenkant als een naar binnen gebogen krul bewerkt, zoals Storck dit schilderde. Aan de buitenkant van de voor- en achtersteven zit een oogbout met een ring. Het bovenste boord vormt het berghout en dit loopt - althans bij één der sloepen - tegen de zijkant van de voorsteven verder in de vorm van een slemphout. Naast de voorsteven staat een halfrond uitgeholde klamp op het boord, wat een variant van de vorm van het kluisgat is. Op het boord staan aan iedere

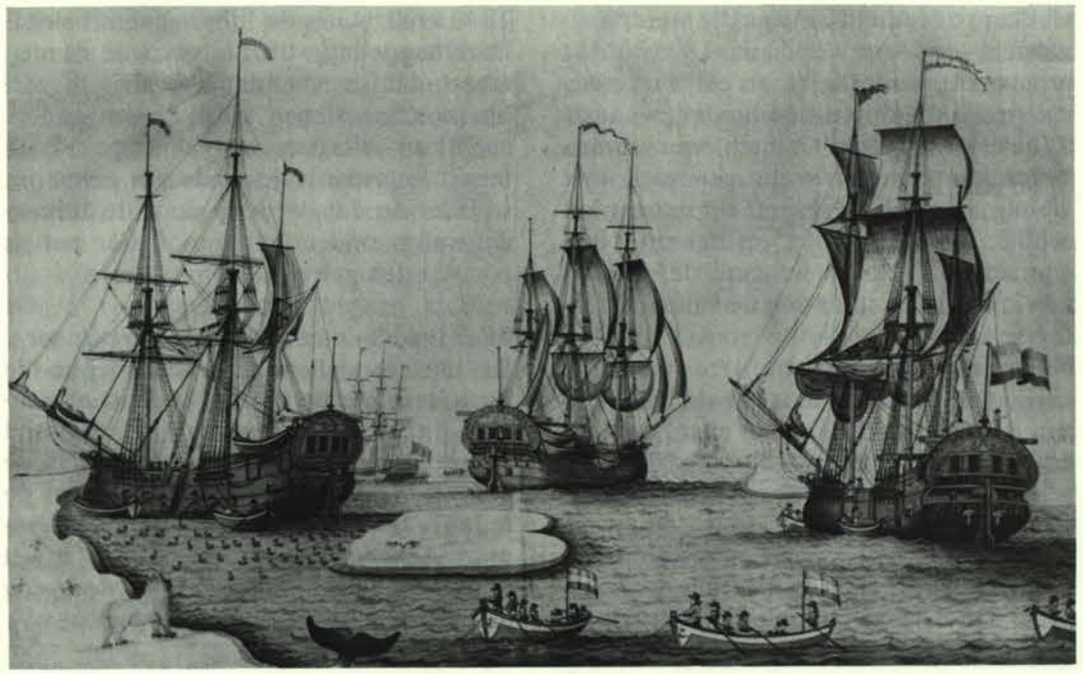


*I. D. Blaauw ( ? - 1776), Het bootschip 'De Heerlijkheid Rijnaauwen' en andere schepen op walvisvaart in het Noorden. Omstr. 1762. Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaart Museum', Amsterdam.*

*Jochem de Vries ( ? - 1788), Het bootschip 'Zaandam' en andere Nederlandse walvisvaarders op walvisvaart in het Noorden. Tweede helft van de 18de eeuw. Rijksmuseum, Amsterdam.*

kant drie dollen. De riemen hangen er aan vast met een grommer.
In één van de sloepen is boven de roeidoften een langsverband zichtbaar dat waarschijnlijk een wat te mager uitgevallen langsdoft moet voorstellen. Op de zestien-delige prentenreeks over de walvisvaart, die door Van der Laan werd gegraveerd,[53] lijken de sloepen eveneens overnaads beplankt te zijn, hoewel dit minder duidelijk is dan op de vorige prent. Wel is op een aantal prenten te zien dat er achter in de boten een plecht is aangebracht. Deze wijze van inrichten wordt bevestigd op een schilderij van I. D. Blaauw ( ? - 1776) dat het bootschip 'De Heerlijkheid Rijnaauwen' toont.[54] De sloep op de voorgrond heeft in het achterschip een grote plecht, maar de plaats van de harpoenier laat vermoeden dat dit niet het geval is in het voorschip. Wel kan men zien dat de harpoenlijn aan bakboord van de steven buiten boord gaat en daaruit is af te leiden dat er een kluis moet zijn.
Een mooi schilderij van Jochem de Vries ( ? - 1788) laat zien dat de lijn aan bakboord langs de steven naar buiten komt.[55] De grote achterplecht is op twee sloepen duidelijk zichtbaar, maar andermaal laat de standplaats van de harpoenier betwijfelen of er wel een grote voorplecht in het voorschip aanwezig is. Overigens lijken de sloepen bij De Vries groter te zijn dan die bij Blaauw. Wat zowel de aanwezigheid van een voorplecht aangaat, als de afmetingen van de sloepen, krijgt men dezelfde indruk bij het onderzoeken van de waterverfschilderijen van Jan Mooy (1776 - 1847).[56] Het valt op dat op twee ervan, respectievelijk uit 1842 en 1843,[57] de vaartuigen een veel





*Jan Mooy (1776-1847), De bootschepen 'Eensgezindheid', 'Frankendaal' en 'Zaandam' op walvisvaart in het Noorden, 1805. Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam (P 1507).*

*Jan Mooy (1776-1847), 'De Walvisch-Vangst' met afbeelding van de bootschepen 'Jager', 'Frankendaal', 'Zaandam' en 'Groenlandia'. 1842. Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaart Museum', Amsterdam (S 4317).*

vlakkere zeeg hebben dan die werden afgebeeld op een werk uit 1805.[58] Dit moet niet noodzakelijk als een verkeerde voorstelling worden beschouwd, want de 18de-eeuwse modellen die hierna worden besproken zijn eveneens gebouwd met weinig zeeg. Het valt wel op dat op het schilderij uit 1805 én op dat uit 1842 een sloep is te zien waarvan de voorsteven veel steiler staat dan de vallende achtersteven.
Nogmaals is duidelijk op deze drie schilderijen wat de functie is van de hoge kop van de voorsteven. Op het exemplaar uit 1805 is afgebeeld hoe de walvislijn, die achter uit de sloep door de roeiers over de doften wordt geleid, door de harpoenier rond de voorsteven is geslagen. Op de linkse sloep is de harpoenier net bezig de lijn te beleggen. Op de schilderijen uit 1842 en 1843 is de lijn eveneens belegd. Deze handeling wordt uitgevoerd als men vreest dat de vluchtende walvis te veel lijn zou meeslepen vóór er een andere aan kon worden vastgeknoopt. Toch moest men dan voldoende bot geven om te beletten dat de sloep door de duikende walvis onder water of onder het ijs zou worden getrokken.[59]

*18de-eeuwse modellen van walvissloepen*
De twee modellen van walvissloepen die kortelings werden ontdekt, zijn afkomstig uit de nalatenschap van Sybrand Jansz Timmer van Texel. Hij was in de jaren 1761 - 1779 commandeur voor de rederij Louwrens Hogendorp te Zaandijk. Aangenomen wordt, dat ze ofwel door Sybrand Timmer zelf of door één van zijn schepelingen werden gemaakt.[60]

*Twee modellen van Nederlandse walvissloepen. Tussen 1761 - 1779. Zee- en Scheepvaartmuseum, Den Hoorn, Texel.*



Beide modellen zijn gebouwd als een uitgehold blokmodel en vrij ruw gemaakt. Alle delen horen dus tot dezelfde massieve klos hout, behalve de roeidoften die afzonderlijk werden aangebracht. Beide modellen zijn niet geheel hetzelfde, want één ervan is aan de kop scherper dan het andere. De romp is glad en is kennelijk die van een gladboordig vaartuig. De gebogen voorsteven sluit in een stompe hoek aan op de kiel, die in de lengte licht gebogen is. De achtersteven sluit in een vloeiende boog aan op de kiel. Beide stevens zijn over twee derde van hun lengte naar de buitenkant toe verjongd, zodat ze aan de voorkant veel dunner zijn dan tegen de romp. In het niet versmalde bovenste deel zit voor en achter een horizontaal geplaatste oogbout, het enige metaal dat werd gebruikt. Aan de bovenkant zijn de stevens recht. De romp is gesneden met een uitgesproken kimmedracht, zodat het onderwaterschip een scherp verloop heeft. Het vlak gaat in een matig ronde kimbocht over in het bijna rechtstandige boord. Dit wordt grotendeels gevormd door een brede scheergang, die aan de onderkant een beetje naar buiten steekt. Ofwel toont dit aan dat deze gang dikker was dan de huidgangen, ofwel dat hij overnaads werd gelegd.[61] Boven de scheergang ligt een smal er buiten uitspringend berghout, dat waarschijnlijk mede het dolboord vormt.
Voor en achter gaat het berghout over in een slemphout, dat tegen de zijkanten van de stevens verder loopt tot aan de buitenrand. In de boegen van het voorschip loopt het berghout aan de bovenkant in een zwakke S-bocht omhoog tot bijna het dubbele van zijn dikte. Op korte afstand van de voorsteven eindigt deze verdikking in een vertikaal vlak. Het berghout krijgt dan weer zijn oorspronkelijke dikte. De opening, die zo aan beide kanten naast de steven is ontstaan, vormt het kluisgat voor de lijn, zoals die reeds herhaalde malen op afbeeldingen was te zien. In werkelijkheid vormt die verdikking van het berghout daarmee geen geheel, want zij wordt gevormd door een afzonderlijke klamp die er bovenop wordt geplaatst. In de kop van de voorsteven is ook hier geen spoor te bekennen van een sleuf waarin een schijf zou zitten, het 'katrolletje' dat Witsen noemde.[62] Toch kan men het bestaan ervan niet met zekerheid afschrijven. Als men de harpoenen uit een gedode walvis wilde halen, werden de lijnen ingehaald om het dier te laten kenteren. De lijnen werden dan 'voor in een keep van den steven' gelegd.[63] De vraag is, of dit letterlijk moet worden begrepen, of dat daarmee het voorschip - ook wel eens steven genoemd - werd bedoeld. Als er ergens een afbeelding van een sloep met een keep in de kop van de voorsteven mocht opduiken, zou iedere twijfel verdwenen zijn.
Voor en achter ligt in de sloepmodellen een plecht, even onder het dolboord dat één geheel vormt met het berghout. De voorplecht is de kortste. Boven het massieve hout is een plankje gelegd waarin aan de achterkant een halfronde insnijding is gemaakt. Dit moet de holte vormen, waarin de harpoenier bij het werpen van zijn wapen met de knie of het been steun zoekt om des te krachtiger te kunnen werpen en daarbij niet zelf over boord te slaan. Het is opmerkelijk dat deze holte midden in de plecht is aangebracht. De harpoenier - een rechtshandige - steunt met het linkerbeen in de holte en die moet daarom meer naar bakboord worden aangebracht. Nochtans is op het schilderij van A. Salm een sloep afgebeeld waarop de holte midden in de voorplecht is gemaakt en dit is eveneens het geval op een schilderij van J. Mooy.[64]
De achterplecht is heel wat groter dan de voorplecht en zij ligt hoger, net onder de bovenkant van het dolboord. De romp is tussen de plechten uitgehold maar niet overal even diep. Achter de voorplecht

en vóór de achterplecht is een verheven plechtje behouden dat de standplaats van de harpoenier en van de stuurman vormt. De dekjes reiken tot aan de eerste en de laatste doft. In werkelijkheid was het een vlonder of rooster. In het uitgeholde deel van de romp zijn zeven roeidoften aangebracht. Het zijn afzonderlijke plankjes die lager liggen dan de voorplecht. Langsscheeps is tegen de zijkanten een langsdoft gelegd. Die ligt boven over de roeidoften en de bovenkant valt even onder de bovenrand van het dolboord. De langsdoft zit met een houten pen op iedere doft vast. De koppen zijn schuin afgesneden en reiken tot even voorbij de voorste, respectievelijk de laatste bank. De langsdoft is bedoeld om de grote krachten die door de roeiers op de banken worden uitgeoefend, regelmatig over de romp te verdelen. De derde roeidoft is bewerkt als mastbank. Zij loopt naar het midden breed uit. Die verbredingen stellen twee klampen voor, die tegen de bank zijn gebout om de mastvissing te vormen. Dit is de min of meer vierkante uitsnijding aan de achterkant van de bank.

Op het dolboord zitten aan iedere zijde drie klampen. Dit zijn de roeiklampen, maar de dol die daar op moet staan ontbreekt.[65] De eerste klamp zit aan stuurboord achter de eerste doft, de tweede zit aan bakboord achter de tweede doft, de derde zit weer aan stuurboord achter de derde doft, de vierde aan bakboord achter de vierde en de vijfde weer aan stuurboord achter de vijfde doft. Er is geen klamp te zien achter de zesde doft, maar wel achter de zevende. Daaruit mag men besluiten dat de zesde doft niet bemand was.[66] Het gaat hier derhalve om een zesmanssloep, bemand met vijf roeiers, onder wie de harpoenier, en een stuurman. Deze sloepen waren het meest in trek. Over de bestemming van de zesde dol achter de zevende doft zal verderop gesproken worden.

De lengte van de modellen bedraagt 18,5 cm over alles. De grootste breedte halverwege tussen de stevens is 7 cm. De hoogte van de onderkant van de kiel tot aan de bovenkant van het dolboord meet 5 cm.[67] Bij de breedte zijn echter de berghouten en de huiddikte (aan beide zijden) begrepen. Normaal wordt de breedte gemeten op de binnenkant van de huid, dit is op de buitenkant van de spanten. Op een blokmodel is dit echter niet te meten en kan dit enkel geschat worden. Als men daarvoor 1 cm telt, dan wordt de breedte binnen de huid 6 cm. De lengte-breedteverhouding van de sloep staat dus als 1 : 3,08. Als men de modellen kritisch bekijkt, stelt men onmiddelijk vast dat het hier niet om schaalmodellen gaat in de zin van een reproductie op schaal. Het zijn eerder vrije weergaven van het origineel, zoals men die vaker bij voortbrengselen van de volkskunst ziet. De sloepen geven geen beeld van de sloepen zoals ze werkelijk waren, maar zoals de maker ze zag en vrij uit de hand maakte. Hij heeft kennelijk geen sloep opgemeten, maar er wel voldoende kenmerken op aangebracht om er de aard van te herkennen. Vooropgesteld dat ze aan boord zijn gemaakt en in acht nemend de mogelijkheden waarover men daar beschikte, mag het niet verbazen dat de twee sloepjes geen schaalmodellen zijn. Alles wijst erop dat ze met eenvoudige middelen zijn gemaakt, misschien enkel met een zeemansmes. Opgemerkt zij, dat de stevens veel te zwaar zijn gemaakt. Maar ook de andere verhoudingen kloppen niet.

Cornelis van Yk[68] schreef al dat Groenlandse sloepen 'gemeenlijk' 25 voet lang waren. C. de Jong stelt - overigens terecht - dat de afmetingen van Engelse walvissloepen op weinig na overeenstemden met die van de Nederlandse.[69] Dit ligt voor de hand, want sloepen die op dezelfde wateren voor hetzelfde werk worden gebruikt, hadden doorgaans dezelfde kenmerken. Een vijfmanssloep met vier riemen was 23 tot 24 voet lang en 5 voet 3 duim breed. Een zesmanssloep met vijf riemen was 25 tot 26 voet lang bij een breedte van 5 voet 6 duim. Een zevenmanssloep met zes riemen was 26 tot 28 voet lang bij een breedte van 5 voet 9 duim. Een kleine berekening leert ons dat de lengte-breedte verhouding van deze sloepen zich respectievelijk uitdrukken als 1 : 4,35, 1 : 4,50 en 1 : 4,82. Dit betekent dat de lengte ruim vier en een halve maal zo groot is als de breedte, wat geheel overeenstemt met de omschrijving van Nicolaes Witsen dat de sloepen 'lang' en 'smal' zijn. Zoals hiervoor reeds vermeld, staat de lengte:breedte van de Texelse modellen als 1 : 3,08 zodat de lengte maar net driemaal de breedte bedraagt. De modellen zijn derhalve te kort of te breed gemaakt.

Afgezien van deze cijfermatige benadering, blijken de verhoudingen van de modellen ook ongeloofwaardig als men ze vergelijkt met de afbeeldingen die men op prenten en schilderijen kan zien. Vele daarvan zijn zeer betrouwbare weergaven van het werkelijke uiterlijk van de schepen. Daar valt het op, dat de sloepen veel slanker zijn. Als gevolg van de meer gedrongen vorm van de Texelse sloepen staan de roeidoften te dicht bij elkaar, namelijk anderhalf maal de breedte van de doften.

Twee andere modellen van Nederlandse walvissloepen worden bewaard in de Hervormde Kerk te Huisduinen. Ze horen bij een model van de walvisvaarder 'Duinkerland' dat geacht wordt uit 1787 te stamen.[70] De twee sloepjes zijn eveneens volksmodellen, die vrij ruw zijn afgewerkt, maar wel met inachtneming van de verhoudingen. Zij zijn gemaakt als uitgeholde blokmodellen en stellen gladboordige vaartuigen voor. Beide zijn zo goed als identiek. De gebogen voor- en

*Twee modellen van Nederlandse walvissloepen. Omstr. 1787. Hervormde Kerk, Huisduinen.*

achtersteven loopt in een vloeiende bocht over in een in de lengte licht gebogen kiel. De te zware stevens zijn overal even dik. Midscheeps kan de vorm van de romp vergeleken worden met die van de Texelse sloepjes en aan de voor- en achtersteven is zij licht gepiekt. Het voorschip is scherper dan het achterschip. Rond de romp - die maar weinig zeeg heeft - ligt een berghout dat tegen de zijkant van de stevens verder loopt in de vorm van een slemphout. Tot even vóór de ronding van de boegen is onder het berghout een lange, schuine klamp aangebracht die de hoek tussen de onderkant van het berghout en het boord opvult. De kop van de voorsteven steekt vrij hoog boven het berghout en is aan de voorsteven schuin naar achteren hellend, afgesneden. De achtersteven is even hoog maar iets breder en de bovenkant is bewerkt in naar binnen afdalende boog. In beide stevens behoort een oogbout met ring te zitten, maar die is enkel op één sloep aanwezig.

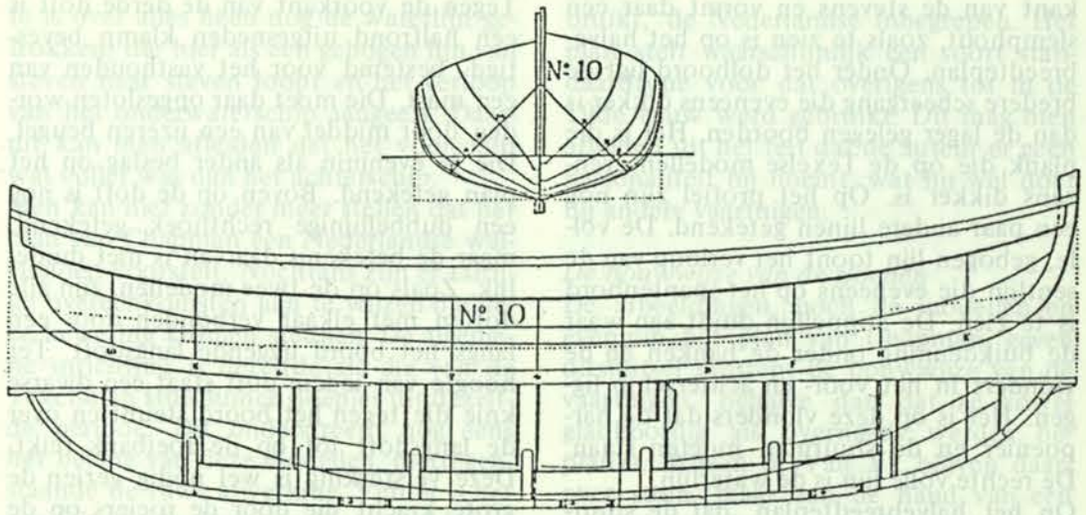
Voor en achter ligt even onder het dolboord een tamelijk grote plecht van gelijke grootte. In het midden van de achterrand van de voorplecht is een hoekige inkeping gemaakt, die doorloopt langs het daaronder staande dwarsschot. Dit moet ongetwijfeld de beensteun voor de harpoenier verbeelden. Het is wel een ongewone vormgeving, want doorgaans is dit een ronde uitsnijding. Tussen de twee plechten is de romp uitgehold. Achter de voorplecht is een verhoogd dekje dat de standplaats van de harpoenier voorstelt. Een plechtje voor de stuurman is er niet. De uitholling van de romp werd beperkt tot het middendeel. Aan beide zijden heeft de modelbouwer hout laten staan tot op korte afstand onder het dolboord. De beide richels die zo werden verkregen, vormen meteen de bovenkant van de langsdoft die in dit geval tot tegen beide plechten doorloopt. Op deze langsdoft werden dwarsscheeps zes doften ingelaten. De ruimte tussen de voorplecht en de eerste doft - de plaats voor de harpoenier - is dubbel zo breed als de doft. Tussen iedere doft is een ruimte van zowat twee en een halve maal de breedte van een doft. Tussen de laatste doft en de achterplecht - de plaats voor de stuurman - bedraagt de tussenruimte driemaal de breedte van een roeidoft. Op iedere doft staat een knie die over de langsdoft tot tegen het dolboord reikt. Een mastvissing zoals op de Texelse sloepjes is er niet. Men mag dus stellen dat met deze sloep niet kon worden gezeild. Op het dolboord is geen enkele klamp of dol aangebracht, maar dit is een nalatigheid van de modelbouwer.

De lengte van de modellen bedraagt 26 cm over de stevens. De grootste breedte midden tussen de stevens meet 7,1 cm, de midscheepse hoogte 5 cm, zoals op de Texelse sloepen. Voor de maat van de breedte binnen de huid past dezelfde redenering als voor de Texelse sloepen. Vermits de breedte nagenoeg dezelfde is, wordt ook hier 1 cm van de volledige breedte afgetrokken, zodat de geschatte breedte binnen de huid op 6 cm wordt gesteld. Daaruit volgt, dat volgens dezelfde formule de lengte en breedteverhouding gelijk is aan 1 : 4,33. Daarmee wordt op weinig na de verhouding van de elders vermelde afmetingen benaderd, zodat men zonder meer mag stellen, dat de Huisduiner sloepen een goed algemeen beeld geven van de vorm van een Nederlandse walvissloep. Dit zal ook verder nog blijken.

*Een 18de-eeuws plan van een walvissloep*

Hoewel dit kritisch onderzoek de tekortkomingen van de sloepjes aan het licht brengt, betekent dit niet dat ze waardeloos zijn. Zij geven in ieder geval een betrekkelijk beeld van de algemene inrichting en zij bieden andere informatie dan die men op afbeeldingen kan zien. Dat de algemene inrichting van deze sloepjes






*Frederic H. af Chapman (1721-1808), Architectura Navalis Mercatoria. Stockholm, 1768. Plan van een walvissloep, plaat L, nr 10. Spantenbord, profiel en plangezicht.*

overeenkomt met de werkelijke toestand wordt onderstreept door een betrouwbaar plan uit 1768. Een dergelijk lijnenplan is afgedrukt in het befaamde werk van Frederic H. af Chapman, Architectura Navalis Mercatoria.[71] In dit platenalbum staan onder het hoofdje 'several kinds of vessels used by different Nations' lijnenplans van Franse, Engelse, Deense, Finse, Vlaamse en Nederlandse schepen afgedrukt. De index die in het Zweeds en Engels is gesteld, vermeldt voor plaat L(50), nr 10 een 'Grönlandsfarare Slup' en bij de Engelse index 'a Greenland Pinnace for Whale fishery'. In beide indexen worden eveneens de afmetingen van de sloep vermeld: 'Length between the perpendiculars of Stem and Sternpost 24½ feet' en 'breath moulded 5¼ feet'.[72] Daaruit volgt dat de lengte en breedteverhouding gelijk is aan 1 : 4,37 wat aardig overeenstemt met de hiervoor genoemde verhoudingen, ook met die van de Huisduiner sloepen.

Het plan van de sloep bestaat uit een spantenbord, een profiel en een plangezicht. Bij het bekijken van het spantenbord valt de gelijkenis met de vorm van de Texelse en Huisduiner sloepjes op: een licht gepiekt voor- en achterschip, een vrij uitgesproken vlaktilling en een ronde kim, die in een matige bocht naar de zo goed als rechtstandige boorden loopt. De romp is voor en achter vrijwel symmetrisch, aan de achterkant iets scherper dan aan de voorkant, wat duidelijk te zien is aan de waterlijn die op het halvebreedteplan is getekend. Als men die waterlijn van de Texelse modellen zou tekenen zou ze - mede door de gedrongen vorm van de romp - niet zulke gestrekte lijn vertonen. Het profiel van het plan geeft een duidelijk beeld van de sloep. De kiel is over de ganse lengte gebogen en sluit vloeiend aan op de eveneens gebogen stevens, die voor en achter vrij hoog boven het dolboord uitsteken. Zij vormen als het ware een bolder. De zeeg van de sloep is matig te noemen en zeker niet zo nadrukkelijk als bij de latere Amerikaanse, Engelse en Franse sloepen het geval is. Ook bij de Texelse en Huisduiner sloepen is de zeeg vrij recht.

Op het plan gaat het zonder twijfel om een gladboordige sloep. Het berghout loopt voor en achter verder langs de zij-

kant van de stevens en vormt daar een slemphout, zoals te zien is op het halvebreedteplan. Onder het dolboord ligt de bredere scheergang die eveneens dikker is dan de lager gelegen boorden. Het is die plank die op de Texelse modellen eveneens dikker is. Op het profiel zijn nog een paar andere lijnen getekend. De volle, gebogen lijn toont het verloop van de sentlijn die eveneens op het spantenbord is te zien. De stippellijn duidt aan waar de buikdenning onder de banken en de vlonders in het voor- en achterschip liggen. Het is op deze vlonders dat de harpoenier en de stuurman moeten staan. De rechte volle lijn is de waterlijn.

Op het halvebreedteplan, dat de stuurboordzijde voorstelt, zijn heel wat bijzonderheden te zien. De dubbele buitenrand is het dolboord en uit de tekening blijkt hoe dun het boord van een walvissloep was. Als men die dikte vergelijkt met die van de Texelse en Huisduiner sloepjes, dan is het duidelijk dat die op deze sloepjes veel te zwaar is. Op het dolboord zijn de roeiklampen met slechts één dolpen getekend. De eerste dol zit achter de eerste doft, de tweede - eveneens aan stuurboord - achter de derde doft, de derde achter de vijfde doft. Aan de bakboordzijde - die niet op het plan is getekend - moeten de dollen dan respectievelijk achter de tweede en vierde doft liggen. Of er achter de zesde doft een dol ligt, kan men slechts gissen. Indien de laatste dol achter de zesde doft zou liggen, dan betekent dit dat de achterste doft niet bemand werd, want dan zou de dol voor die doft aan stuurboord op het halvebreedteplan getekend moeten zijn, wat dus niet het geval is. Daaruit mag men besluiten dat de sloep van Chapman een zevenmanssloep is, bemand met zes roeiers, onder wie de harpoenier en de stuurman. Kennelijk is de bedoeling van de achterste onbemande bank enkel van bouwtechnische aard, namelijk het versterken van het dwarsverband.

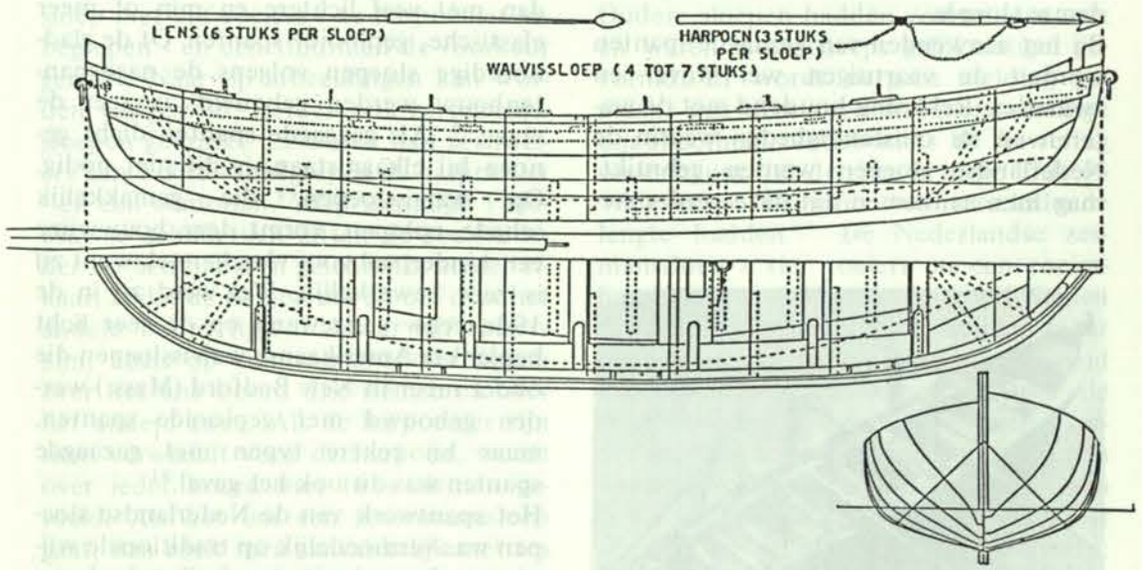
Tegen de voorkant van de derde doft is een halfrond uitgesneden klamp bevestigd, bestemd voor het vasthouden van een mast. Die moet daar opgesloten worden door middel van een ijzeren beugel. Die is evenmin als ander beslag op het plan getekend. Boven op de doft is nog een dubbellijnige rechthoek getekend, maar de betekenis daarvan is niet duidelijk. Zoals op de twee modellen, zijn alle doften met elkaar verbonden door een langs het boord liggende langsdoft. Ter hoogte van iedere doft staat een dwarse knie die tegen het boord steunt en over de langsdoft tot op de roeibank reikt. Deze versterking is wel nodig gezien de grote kracht die door de roeiers op de romp wordt uitgeoefend en het geweld waaraan het vaartuig tijdens de jacht onderhevig is. Dergelijke knieën zijn ook op de Huisduiner sloepjes aangebracht, niet op de Texelse. In de 19de eeuw worden ze nog gebruikt, maar de langsdoft is dan verdwenen. De knieën staan dan recht op de doften.

Op het plan is ook de lengte van de plechten aangetekend. Die zijn heel wat kleiner dan die van de modellen. In de voorplecht is geen steunholte getekend. Het staat dus vast dat ze niet in het midden van de plecht was. Indien er wel één was aangebracht, kan ze enkel aan de bakboordzijde gemaakt zijn, maar daarover geeft de tekening geen uitsluitsel. Duidelijk is, dat de roeidoften wegens de naar verhouding langere sloep, verder van elkaar staan dan op de twee Texelse modellen het geval is. Dit detail onderstreept nog eens wat er aan de verhoudingen van deze sloepen verkeerd is. Onder de doften zijn nog een aantal dunnere lijnen getekend die de omtrek van de vlonders op het vlak van de sloep aangeven. Aan het voorschip is kort achter de voorsteven op het dolboord een tekening te zien die het plan van de klamp van het kluisgat voorstelt, alvast aan stuurboord en misschien ook aan bakboord. Tenslotte is over alles heen nog de waterlijn getrokken, die hier als een gebogen lijn van steven naar steven loopt en het verloop van het onderwaterschip aangeeft. Daaruit kan men afleiden dat het voorschip wat voller was dan het achterschip.

Men kan niet zonder meer stellen dat het plan van Chapman een Nederlandse walvissloep voorstelt. Nochtans zijn er talrijke overeenkomsten aan te wijzen die deze bewering kunnen steunen. De algemene inrichting is dezelfde als die van de Texelse en Huisduiner sloepjes uit dezelfde periode. Dit onderstreept nog eens het belang van deze modellen, niettegenstaande de ruwe afwerking. Verder is het een feit dat de sloep van Chapman duidelijk overeenkomsten vertoont met de Nederlandse vaartuigen die op schilderijen en prenten zijn te zien. Men mag op zijn minst stellen dat sloep van Chapman een betrouwbaar beeld geeft van de walvissloepen die in het Noorden door de daar werkende walvisvaarders werden gebruikt, de Nederlandse inbegrepen. Het plan stelt waarschijnlijk een soort standaardtype voor dat overigens tot in de 19de eeuw werd gebruikt. Dit mag men afleiden uit het feit dat de auteur er geen nationaliteit bij noemt, wat hij wel doet bij andere vaartuigen.

*De bouwwijze van de sloepen*

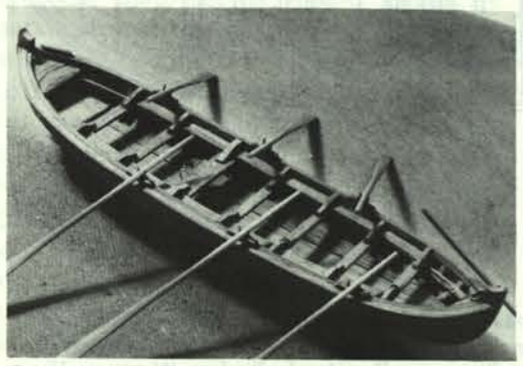
De afbeeldingen, noch de modellen en evenmin het plan van Chapman, geven uitsluitsel omtrent de bouwwijze van de vaartuigen, behalve dan dat ze zowel gladboordig als overnaads werden beplankt. Witsen of Van Yk blijven daarover stom, maar aan de hand van een paar prenten kunnen bij Witsen toch enkele bijzonderheden worden opgemerkt. Bij een certer van een platboomde boot van 32 voet hoort een tamelijk schematisch plan.[73] Deze boot is gebouwd als zeilvaartuig met twee masten en een vergelijking met een walvissloep is dus zeer betrekkelijk. Niettemin vertoont deze




*J. van Beylen, Plan van een walvissloep, getekend naar het lijnenplan van Fredric F. af Chapman en vervolledigd aan de hand van eigentijdse afbeeldingen. Fragment van het plan van een 18de-eeuws bootschip, getekend naar een oorspronkelijk plan van Pieter van Zwijdrecht Paulusz (Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam) en een eigentijds model van een bootschip (Nederlands Scheepvaart Museum, Amsterdam). 1966.*

boot gelijkenis met de vaartuigen die op sommige schilderijen te zien zijn. De vraag is of dit ook geen platboomde boten waren.[74] De beplanking is bij Witsen ontegensprekelijk overnaads, want de gezaagde spanten zijn aan de buitenkant getand. Bij Witsen is ook een 'maat van een sloep' van 42 voet afgedrukt met bijhorend plan.[75] Het is in dezelfde paragraaf dat hij de 'sloepen die op de Visscherij na Groenlandt gaan' heeft beschreven. Dit wijst er op dat deze 'maat', op de afmetingen na, tot op zekere hoogte ook toepasselijk is voor een sloep van 25 voet. De sloep van 42 voet werd gebouwd als een rondspant met gezaagde en getande spanten, bestemd voor een overnaadse beplanking. Zij wijkt af van een gewone walvissloep door haar rechte achtersteven waaraan het roer werd opgehangen en door het halfboeisel dat op het achterschip werd aangebracht. De rechte achtersteven werd reeds vermoed op één van de schilderijen,[76] terwijl het halfboeisel al te zien was op het Amsterdamse sloepje.

Bij het aanwenden van gezaagde spanten worden de vaartuigen wel stijver en zwaarder. Rekening houdend met de wateren en de omstandigheden waarin de Nederlandse sloepen werden gebruikt, mag men aannemen dat deze eerder steviger en zwaarder werden gebouwd dan die welke in ijsvrije zee werden ingezet. Ook C. de Jong komt op grond van een paar vermeldingen tot dit besluit, onder meer door die in een dagboek van een Deense walvisvaarder, die in 1777 tot tweemaal aan de directie van de Groenlandse kolonie te Kopenhagen voorstelde de toen gangbare sloepen te vervangen door lichtere, zoals de Engelsen die omstreeks 1770 in de vaart brachten.[77] Niet enkel de Denen maar ook de walvisvaarders van de 'Africaanse Visscherij Sociëteit' te Amsterdam, die in de Tafelbaai op de zuidkaper visten, vroegen in 1807 om lichtere sloepen in de plaats van de zwaardere die op de Groenlandse visserij werden gebruikt.[78]



*J. van Beylen, Reconstructie van een 18de-eeuwse walvissloep naar een plan van Frederic H. af Chapman.*

De beplanking van de romp was relatief dun, vooral als ze op gladboordige sloepen werd gelegd, namelijk ½ tot ¾ duim.[79] Dit is nog een reden waarom gezaagde spanten werden gebruikt, want een dergelijk dunne huid blijft beter waterdicht met gezaagde - stijvere - spanten dan met veel lichtere en min of meer elastische, geplooide spanten. Of de gladboordige sloepen volgens de naadspantenbouw werden gebouwd, is zeer de vraag.[80] Als gezaagde spanten dicht genoeg bij elkaar staan, is dit niet nodig. Op walvissloepen, die gemakkelijk schade oplopen, vormt deze bouwwijze een hinderpaal voor vlug herstel, want zij is zeer bewerkelijk. Wel werd zij in de 19de eeuw aangewend op de zeer licht beplankte Amerikaanse walvissloepen die onder meer in New Bedford (Mass.) werden gebouwd met geplooide spanten, maar bij zekere typen met gezaagde spanten was dit ook het geval.[81]

Het spantwerk van de Nederlandse sloepen was vermoedelijk op traditionele wijze opgebouwd uit een buikstuk dwars over de kiel tot in de kim, met aan iedere zijde een oplanger, vlak er naast of tussen twee buikstukken in. Bij Witsen werden de oplangers vlak tegen het buikstuk



gelegd. Een aanwijzing dat de Nederlandse sloepen inderdaad met gezaagde spanten werden gebouwd, wordt nog aangetroffen in een verkoopsaankondiging van walvisvangersgereedschap uit 1792.[82] Daarin staan naast onder andere een 'randgeerd' (rangaard) en '16 geverwde borden (= boorden) tot de sloepen' ook '12 sloepskrommertjes' vermeld. De walvisvaarders hadden dus losse onderdelen voor het herstel van sloepen aan boord. Krommers kunnen enkel bestemd zijn voor het maken van gezaagde spanten.

*Voortbeweging en besturing van de sloepen*

Hiervoor werd reeds herhaalde malen de aandacht gevestigd op het aantal bemanningsleden van de sloepen. Dat was samengesteld uit roeiers, de harpoenier, die evenwel ook roeide en de stuurman. Het aantal opvarenden wisselde van vijf tot zeven naargelang de inrichting van de sloep. Steunend op de iconografie, komt men tot de bevinding dat de zesmanssloep met vijf roeiers - de harpoenier inbegrepen - en een stuurman de voorkeur genoot. Naar op afbeeldingen kan worden vastgesteld, werden ook zevenmanssloepen gebruikt. Er waren dan zes roeiers aan boord - inbegrepen de harpoenier - en een stuurman.[83] Op sommige 17de-eeuwse schilderijen zitten de roeiers ieder op één bank en geschrankt achter elkaar, zodat de riemen om en om over het andere boord liggen. Als er vijf roeiers zijn, zoals op een zesmanssloep, liggen over het ene boord drie riemen en over het andere twee. Als de harpoenier zijn riem verwisselt voor de harpoen, wordt over ieder boord met twee riemen geroeid. Als het om een zevenmanssloep gaat, dan roeit men aanvankelijk met zes man en dus met drie riemen over ieder boord. Gaat de harpoenier rechtstaan om te harpoeneren, dan blijven over het ene boord drie riemen aan het werk en over het andere twee.

Op andere 17de-eeuwse schilderijen zijn sloepen afgebeeld die worden voortbewogen door twee aan twee naast elkaar zittende roeiers, hetzij vier of zes. Zolang de harpoenier meeroeit, wordt over ieder boord een gelijk aantal riemen gebruikt. Deze wijze van roeien werd echter in de loop van de tweede helft van de 17de eeuw verlaten. Toch ziet men ze nog afgebeeld op onder meer een schilderij van Adriaan Salm.[84] In de 18de eeuw tonen de schilderijen nog enkel sloepen die door achter elkaar, geschrankt zittende roeiers worden voortbewogen.

Op 19de-eeuwse sloepen waren de riemen van ongelijke lengte. Eén van de redenen was, dat de gebruikelijke walvissloep door vijf man werd geroeid, zodat de drijfkracht onevenwichtig over beide boorden was verdeeld. Een tweede reden was de vorm van de sloep. Die had meer zeeg en was voor en achter scherper. De roeiers zaten daardoor niet allen even hoog boven het water en ook niet even ver van de middellijn van het vaartuig.[86] Oudere sloepen hadden veel minder zeeg en waren langsscheeps gelijkmatiger gevormd. Er wordt nergens melding gemaakt van deze toch wel merkwaardige bijzonderheid, zodat niets de bewering ondersteunt dat de riemen in de 17de en 18de eeuw eveneens een verschillende lengte hadden.[87] De Nederlandse zesmanssloep - vier roeiers en een roeier-harpoenier - werd ook door vijf riemen voortbewogen, zodat koers houden zeker problemen opleverde. Deze moeilijkheid kon enkel worden verholpen door de stuurman. Dat is dan ook de reden waarom aan het boord waar met twee riemen wordt geroeid - de bakboordzijde - een zesde dol op het boord zat, en wel naast of nabij de standplaats van de stuurman. De Texelse sloepjes tonen dit duidelijk, maar het is ook veelvuldig op schilderijen te zien. Daardoor werd het evenwicht in de voortbeweging hersteld, want de stuurman kon daar niet enkel sturen

maar ook wrikken, zelfs roeien.
Behalve als middel tot voortbeweging, kreeg de riem soms nog een andere bestemming, namelijk die van seinmast. Als een walvis was geharpoeneerd, werd het moederschip daarvan op de hoogte gebracht door een signaal en wel door een riem rechtop in de sloep te houden.[88] Soms werd voor een betere zichtbaarheid zelfs een wimpel of een muts aan de riem vastgemaakt.[89] In de plaats van een riem werd ook wel een vlaggestok met een vlag rechtgezet, waarover verder meer.[90]
Het is duidelijk dat, zeker tot in het begin van de 19de eeuw, twee manieren van sturen werden gebruikt. In het eerste geval gebeurde het met een riem - stuurriem - die dicht bij de stuurman op het boord of in de boeg naast de sloep vrij steil in het water stak.[91] Op andere sloepen is te zien dat de stuurriem dicht bij de achtersteven of ernaast en tegen een dol naar achteren buiten boord steekt.[92]
Bij deze tweede wijze van sturen rijst op sommige afbeeldingen het vermoeden dat een wat zwaardere en langere riem wordt gebruikt.[93] Sloepinventarissen vermelden wel een aantal riemen, maar noch de aard noch de afmetingen worden daarbij genoemd. Indien een stuurriem anders was dan een gewone riem, zou men kunnen verwachten dat hij afzonderlijk zou vermeld worden en dit is niet het geval. Teruggrijpend naar de iconografie stelt men vast dat nergens een circa 6 m lange riem is afgebeeld, dat is een riem zo lang als de sloep zelf.
Op een gegeven tijdstip moet men wel hebben begrepen dat een sloep beter bestuurbaar en sneller wendbaar was met een langere stuurriem die dicht bij de achtersteven vastzat, zodat een langere en dus sterkere hefboom werd verkregen. Het sturen werd erdoor vergemakkelijkt en het wrikken doelmatiger. In de 19de eeuw werd dit trouwens de enige gangbare wijze van sturen. Toen werden walvissloepen bestuurd met een riem van 16 tot 20 voet lang (6 à 6,5 m). Het staat helemaal niet vast of deze afmetingen zonder meer gelden voor de oudere sloepen.[94] De riemen werden door een grommer aan een dol vastgehouden en dit was eveneens zo voor de stuurriem die naast de stuurman op het dolboord van de boeg lag. De riemen en de stuurriem konden zonder meer worden losgelaten als ander werk moest worden uitgevoerd en zij hingen dan vrij naast de sloep, zonder in het water te vallen.[95] Hoe een stuurriem, die naast de achtersteven naar achteren stak, werd vastgehouden is niet op de afbeeldingen te onderscheiden. Was er een grommer rond de steven gelegd of er aan vastgemaakt? De vraag kan niet worden beantwoord.
Met walvissloepen werd eveneens gezeild. Dit blijkt zowel uit de afbeeldingen, waarvan er hiervoor reeds één werd beschreven, als uit de tuigonderdelen die in de verkoopsaankondigingen worden opgesomd en waarover verderop zal worden gesproken.

*Schilderwerk op sloepen*

Hoewel het in de 17de en 18de eeuw een normaal gebruik was schepen en boten te versieren, vormden werkboten en walvissloepen toch een uitzondering. Er werd geen overbodig schilderwerk op aangebracht. Een eerste vermelding over schilderen leest men bij Witsen, waar hij schrijft dat de sloepen 'onder gladt gesmeert' en 'wit geschildert' werden.[96] Op een aantal schilderijen[97] is te zien, dat de sloepen inderdaad wit zijn geschilderd tot onder het berghout. Er waren echter ook sloepen waarvan enkel het onderwaterschip wit was - tot aan de waterlijn. Het is dus niet duidelijk of Witsen met 'onder' de romp onder het berghout bedoelde, of enkel het deel onder de waterlijn. Andere sloepen hebben een bruin (geteerd?) onderwaterschip, zijn groen of blauw geschilderd.[98] De bewering, dat de sloepen wit werden geschilderd om voor



de walvis op een ijsschots te gelijken,[99] blijkt toch geen regel te zijn geweest.
Op zekere scheepsmodellen, in het bijzonder kerkmodellen, werd de waterlijn wel eens als een golvende lijn geschilderd.[100] Dit wordt door velen beschouwd als een fantasietje, dat op echte schepen niet voorkwam. Nochtans is op talrijke afbeeldingen te zien dat de walvissloepen ook met een gegolfde waterlijn werden beschilderd. Dit is voor het eerst te zien op het schilderij van Cornelis van Wieringen. De waterlijn is daar op een merkwaardige wijze gevormd door korte, puntige witte golven. Op de punt van iedere golf is een heraldische Franse lelie geschilderd. Dit is geen alleenstaande vaststelling want op het schilderij van Jacob F. de Vries zijn de sloepen op dezelfde wijze versierd.[101] Deze wijze van schildering leidt tot conclusies die reeds archivalisch werden bewezen,[102] maar hier iconografisch worden onderstreept.
De sloepen die op deze wijze zijn versierd, zijn alle grotendeels of geheel bemand door mannen met Baskische mutsen. De versiering met de Franse lelie wijst er op dat niet enkel de opvarenden Basken waren, maar dat zij in Baskische sloepen voeren, wat trouwens logisch is. Toen de Hollanders voor het eerst de walvisvaart gingen beoefenen en daarvoor Franse (en Spaanse) Basken aanmonsterden, beschikten zij noch over walvisvangstgereedschap, noch over daarvoor geschikte sloepen. Die brachten de Basken dan ook mee naar Nederland waar ze Biskaaise of Baskische sloepen werden genoemd.[103] Daarom ziet men op de vroeg 17de-eeuwse schilderijen reeds heuse walvissloepen afgebeeld. Het inhuren van Basken eindigde kort na 1669,[104] maar al lang vóór die tijd begonnen de Hollanders hun eigen inheemse boten voor de walvisvaart te gebruiken, namelijk die waarin de roeiers twee aan twee naast elkaar op één bank zitten. Gaandeweg werden ook sloepen van Baskisch model gebouwd die de tweezitters gingen vervangen. Dat moet dan de reden zijn, waarom men op 17de-eeuwse prenten en schilderijen zowel echte Hollandse boten als sloepen van het Baskische type afgebeeld ziet. Het zijn deze laatste die tot het begin van de 19de eeuw in de vaart blijven. Op Hollandse schepen werd de gegolfde waterlijn als een gelijkmatig vloeiende lijn geschilderd. Op de door ons aangehaalde afbeeldingen is ze voor het eerst te zien op een schilderij van Lieven Verschuier en op werken uit latere jaren.[105]
Omstreeks 1700 werden de sloepen op het voorschip en soms ook op het achterschip beschilderd met een cirkelsegment. Dit staat in de hoek gevormd door de steven en het berghout, met de cirkelbocht naar buiten gericht. Dit segment is meestal wit maar soms ook rood, blauw of bruin gekleurd. Het wordt wel eens omrand door een zwarte of rode bies, afhankelijk van de kleur van het segment. In dit vlak werden vaak een letter of meerdere letters, zelfs woorden geschilderd. Dit merkteken staat in verband met de namen van de commandeurs of de reders van de betrokken walvissloepen en zij vormen een herkenningsteken als ze verloren raken of schipbreuk lijden. Het is bij Storck dat de eerste merktekens worden opgemerkt. Op één van zijn schilderijen staat in het rode segment een wit schildje met het cijfer 4 en op een tweede sloep is vaag een letter H te zien. Op een ander werk van Storck is in het segment een wit cirkeltje geschilderd.[106]
Op een gravure van A. Van der Laan zijn op twee sloepen duidelijk de letters WS te zien,[107] terwijl op een schilderij van A. Salm de initialen VD zichtbaar zijn.[108] Bij Jochem de Vries staat op één van de sloepen voluit 'Klaas Taan Zaandam' geschilderd, de rederij van het bootschip 'Zaandam'.[109] Op een ander schilderij staan de initialen van de rederij of die van de commandeur op de sloepen ge-

*Twee modellen van Nederlandse walvissloepen. Tussen 1761-1779. Zee- en Scheepvaartmuseum, Den Hoorn, Texel.*

schilderd.[110]
De sloepen die op één van de schilderijen van Jan Mooy zijn afgebeeld, dragen zowel een initiaal M als de naam 'Meeuw'.[111]
De Texelse sloepjes zijn aan de bakboordzijde, vlak onder het berghout, beschilderd met de letters SI en daaronder een T. Die hebben ongetwijfeld te maken met de commandeur Sybrand Jansz Timmer. Aan stuurboord zijn op dezelfde wijze de letters MIT geschilderd en die hebben betrekking op Maarten Jacobz Timmer, een andere commandeur van de 'Frankendaal', waartoe de sloepen behoorden.[112] Op tegeltableaus zijn op de sloepen ook merken geschilderd, maar daarbij moet men er wel rekening mee houden, dat die soms betrekking hebben op de naam van de tegelschilder die op deze wijze zijn werk signeerde.[113] Practisch alle schilderijen tonen sloepen waarvan het berghout donker is gekleurd, mogelijk zwart geschilderd of geteerd. Op vele is de min om meer brede scheergang onder het berghout wit geschilderd.[114] Bij andere is zowel de kop van de voor- en achtersteven rood geschilderd, ook als deze laatste in de vorm van een krul is bewerkt.[115]
De Huisduiner sloepjes zijn ook kleurig beschilderd.[116] Het onderwaterschip is groen tot aan de waterlijn. Daarboven is de romp wit, inbegrepen de voorsteven en de koppen daarvan, evenals de bovenkant van het dolboord. De plechten en het daaronder staande schot, het daarachter liggende dekje voor de harpoenier, de langs- en dwarsdoften, de knieën en de binnenkant van het boord zijn in donkere baksteenkleur geschilderd. Die kleur is vergelijkbaar met deze die op de Texelse sloepjes is gebruikt. De buikdenning van de Huisduiner sloepjes is bruingrijs. De Texelse sloepjes zijn op analoge wijze beschilderd, maar wel iets meer uitgebreid. De kiel is wit, maar de romp zelf is blauwgroen gekleurd tot aan de scheergang die weer wit is. Het berghout is samen met het dolboord en de roeiklampen blauwzwart gekleurd, evenals de voor- en achtersteven tot aan de kiel. Het bovenvlak van de stevens is echter rood. Eveneens rood zijn de bovenkant van de plechten en de vertikale binnenkant of schoten daarvan, de roeidoften en de langsdoften. Op iedere roeidoft is aan beide zijden tegen de langsdoft een smalle, blauwzwarte band geschilderd. De binnenkant van de sloep is weer donker gekleurd.

*Sloepinventaris*

Behalve een stel van vier, vijf of zes riemen en al dan niet een afzonderlijke, grotere stuurriem, waren de sloepen[117] nog uitgerust met allerlei gereedschap. Heel wat van die sloepinventaris wordt vermeld in een aantal bewaard gebleven verkoopaankondigingen van walvisgereedschap en in enkele andere gedrukte uitgaven.
Het belangrijkste gereedschap was wel de walvisharpoen. Iedere sloep had er drie aan boord, waarvan er één aan stuurboord en een andere aan bakboord werd geborgen.[118] De derde werd dan klaar voor gebruik in de mik gelegd, waarover verder meer. Het 'ijzer', zoals de harpoen wel eens wordt genoemd, was 33 duim lang. Zij bestond uit een metalen schacht



van zeer buigzaam maar taai ijzer, die aan één zijde was uitgesmeed in de vorm van een pijl met grote weerhaken. De achterkant was tot een koker gesmeed. In de koker werd een eikehouten stok van 7 à 8 voet gestoken.[119] Uit de opsomming van materiaal in de verkoopsaankondigingen blijkt, dat er meerdere soorten en afmetingen van harpoenen bestaan hebben. Er is herhaaldelijk sprake van afzonderlijk vermelde 'groote harpoenen', naast 'harpoenen'.[120] Er worden eveneens 'gladde' en 'geteerde harpoenen' vermeld,[121] of 'gesmeerde en geverwde'.[122] Misschien hebben deze omschrijvingen iets te maken met tegen roesten beschermde harpoenen.
Op de bekende prent van een Groenlandvaarder uit 1683 staan eveneens twee soorten harpoenen afgebeeld: en 'Walvis-Harpoen' en een 'Fnits'.[123] De fnits is op deze prent als een kleinere harpoen afgebeeld. Maar in een verkoopsaankondiging uit 1788 worden '2 groote flits Harpoenen' vermeld.[124] In een andere worden bij gesmeerde en geteerde harpoenen '2 dito Fuits' genoemd[125] en verder '1 groote Flits of steek Harpoen' terwijl C. Allard het heeft over 'fuitsen of lange harpoenen.[126] Het is dus niet duidelijk of de fnits, flits of fuits een grote dan wel een kleine harpoen was,[127] tenzij er grote én kleine fnitsen zouden bestaan hebben, een mogelijkheid die kan worden afgeleid uit de afzonderlijke vermelding van 'grote' fnitsen. Er moeten dan ook 'kleine' geweest zijn, wat door de afbeelding uit 1683 wordt bewezen.
Bij de walvisharpoenen horen walvislijnen, kortweg lijnen genoemd. In iedere sloep waren 7 lijnen voorhanden. De walvislijn werd niet rechtstreeks aan de harpoen vastgemaakt, wel aan een voorganger. Dit was een lijn van 1 duim dik die geslagen werd uit het fijnste en zachtste, allerbeste hennep. De voorganger werd 'wit', dit is ongeteerd, gebruikt opdat hij in de gure poolkoude zacht en buigzaam zou blijven. Dit eind touw was 6 à 7 vadem lang (ca. 36 voet).[128] Aan één tamp werd een oog gesplitst en dit werd om de harpoenschacht gelegd. Om te beletten dat het er af zou schuiven, werd het met een bindtouw toegebonden. De voorganger werd verder met enige loos aan de stok gebindseld.[129]
Zodra de harpoenier zijn wapen in de walvis heeft geworpen en er komt spanning op de voorganger, wordt de stok uit de harpoenkoker getrokken.[130] De stok hangt dan nog enkel met het tweede bindsel aan de voorganger vast. Daardoor loopt men minder kans dat de harpoen uit het lichaam van de walvis wordt getrokken omdat de hefboom, door het wegvallen van de stok, zoveel korter is geworden. Deze techniek is nochtans zelden te zien op afbeeldingen, behalve op een prent van S. van der Meulen. De harpoen zit in de walvis en de stok hangt kort daarachter dwars op de voorganger.[131] Op andere afbeeldingen is echter duidelijk te zien dat de stok nog in de koker van de harpoen is en dat de voorganger maar aan één punt is vastgemaakt, namelijk aan de stok. Die moet dus wel vast in de harpoenkoker zitten.[132]
Nergens is te zien dat de voorganger aan een ring vastzit die verschuifbaar rond de harpoenschacht zit,[133] en op het hiervoor genoemde schilderij is duidelijk te zien dat de voorganger vast is aan een ring die aan, niet rond de stok zit. Het is wel mogelijk dat op het einde van de 18de eeuw harpoenen werden gebruikt met een ring rond de schacht, namelijk die welke met een musket werden afgeschoten.[134] De harpoen stak dan voor een deel in de loop van het vuurwapen. De ring met de voorloper zat rond het buiten de loop zittende gedeelte. Zodra de harpoen werd afgevuurd, schoof de ring naar achteren.[135] De voorganger moet ergens voor in de sloep opgeschoten zijn geweest. Gezien de korte lengte van dit touw, kon dat door een paar

*E. Kirkall naar S. van der Meulen, The course of the whale after Harpone is fixed in him. Begin 17de eeuw. National Maritime Museum, Greenwich.*

bochten geschieden, temeer omdat de harpoenier nog enige loos nodig had om zijn harpoen zonder hinder of weerstand te kunnen richten.
De meest voor de hand liggende plaats om de enkele bochten van de voorganger op te schieten, moet in de buurt van de harpoenier zijn geweest, waar de meeste vrije ruimte was.[136] De voorganger werd dan aan de walvislijn geknoopt. De walvislijn was ¾ duim dik, lenig en dus rekbaar uit 51 draden zeer goede hennep geslagen. Iedere lijn was 120 vadem lang en iedere sloep had er zeven aan boord, zodat in het geheel 840 vadem lijn voorhanden was.[137] Vijf van die lijnen werden door de harpoenier aan elkaar gesplitst. Deze lange lijn werd zorgvuldig door de lijnschieter opgeschoten in het achterhok en daarom achterlijn genoemd.[138] Hoe een lijnhok er uit zag is niet bekend.[139] In de 18de-eeuwse verkoopsaankondigingen staan herhaalde malen lijnbakken vermeld.[140] Men kan daaruit begrijpen dat hiermee een heuse bak uit één stuk wordt bedoeld of mogelijk een tobbe waarin de lijn netjes kon worden opgeschoten, tenzij het losse onderdelen waren waarmee een bak kon worden samengesteld. De lijnbakken moeten tussen de lijnschieter - de achterste roeier - en de stuurman hebben gestaan. Dit kan met zekerheid worden afgeleid uit een aantal afbeeldingen. Daar



kan worden opgemerkt dat de lijnschieter en de stuurman van een sloep, die aan een walvis vastzit, naar elkaar toe voorover gebogen zitten en met iets bezig zijn, namelijk de walvislijn die van voren naar achteren loopt en bij de lijnschieter beneden in de sloep verdwijnt.[141] Op één schilderij zijn enkele bochten van de lijn zichtbaar die tussen de lijnschieter en de stuurman boven het boord uitsteken.[142] Op een prent is de opgeschoten lijn duidelijk tussen de lijnschieter en de stuurman zichtbaar. Van een verticaal schot is evenwel niets te zien, want zowel de spanten als de benen van de lijnschieter zijn onder de bank waarneembaar.[143]
De twee voorlijnen moeten ergens naar voren in de sloep hebben gelegen, maar over de juiste plaats is niet bekend.[144] Deze lijnen werden eventueel aan de achterlijnen geknoopt als deze alle door de getroffen walvis werden meegetrokken vóór een tweede sloep met achterlijnen was aangekomen om die van de eerste sloep te verlengen. De lijnen van de tweede sloep werden met een schootsteek aan die van de eerste geknoopt.[145] Merkwaardig is het dat op de meeste schilderijen en prenten de harpoenier wordt afgebeeld met een harpoen zonder voorganger noch walvislijn. Een uitzondering is zichtbaar op een schilderij van A. Storck.[146]
Voor de walrusjacht werden andere harpoenen gebruikt. Dat waren speciaal voor dit doel gemaakte 'stijve' harpoenen die niet konden ombuigen zoals een walvisharpoen. De walrus heeft een taaie en dikke huid en de harpoenen stuitten er dikwijls op af of terug. Als het dier getroffen was, werd het met de lijn tot bij de voorsteven van de sloep getrokken en met een stevige walruslens afgemaakt.[147] Aan land werden walrussen niet met een harpoen aangevallen: men ging ze onmiddellijk met een lens te lijf.[148] De lens - die men nu een lans zou noemen - was een ijzeren steekwapen met een zes voet lange schacht, waarvan de voorkant tot een lancetvormige punt was uitgesmeed, terwijl de achterkant tot een koker was verwerkt. In die koker stak een acht voet lange stok.[149] Lensen bestonden eveneens in meerdere soorten. De werplens of schietlens was er één die naar een geharpoeneerde walvis werd geworpen zoals een harpoen. Ze zat vast aan een acht à negen vadem lange lijn, zodat ze kon worden teruggetrokken en opnieuw gebruikt.[150] Men mag veronderstellen dat zij op dezelfde wijze als de voorganger van een harpoen was vastgemaakt, echter enkel aan de schacht, niet aan de stok.[151]
De stootlens werd door de harpoenier van op korte afstand gebruikt om de walvis op een zwakke plaats te treffen met het doel hem onmiddellijk of zo snel mogelijk te doden. In iedere sloep lagen zes lensen, aan iedere zijde drie.[152] Bij de lensen hoorden een paar werktuigen: een ijzeren mokertje, een vijl en een wetsteen. Zij worden in enkele verkoopsaankondigingen vermeld.[153] Indien de lens op een walvisrib krom of stomp was gestoken, werd zij door de harpoenier op de steven met het mokertje recht geslagen, bijgevijld en met de wetsteen terug gescherpt.[154] Daaruit blijkt dat de voorsteven waarop deze bewerking werd uitgevoerd, niet was gemaakt met een sleuf met schijf of een 'katrolletje', want daar kan men bezwaarlijk met een mokertje op slaan. Men moet er wel van uitgaan dat met 'steven' letterlijk de voorsteven is bedoeld en niet het voorschip in algemene zin.
Steunend op afbeeldingen stelt men vast dat op beren werd gejaagd met musketten of snaphanen en dat de jagers ook knuppels gebruikten en lensen. Sommigen hanteren duidelijk een stootlens,[155] maar bij anderen is het een lens met een lijn, die aan de steel is vastgemaakt, dus een werplens.[156] Practisch in iedere verkoopaankondiging worden 6 of 7 'mikken' te koop aangeboden; dit is hetzelfde

Een Extraordinary Welgestoffeerd

# WALVISVANGERS GEREEDSCHAP

Te Koop tot AMSTERDAM.

Op Maandag, zynde den 17den October 1791, ten Huyze van JAN FREDRIK BROMSTROP, Casteleyn in 't Nieuwezyds Heeren Logement, 's Avonds ten 6 uuren precies

## JACOB DE FLINES, ABRAHAM VAN VLOTEN, JAN NATHL. APOSTOOL

EN

## DIRK WR. VAN VLOTEN ABRAHAMSZ., MAKELAARS,

(Geauthoriseert van de Edele Groot Achtbaare Heeren Burgermeesteren,) Als Last hebbende van hunne Principaalen / Presenteeren by Openbaare Opveiling aan de Meest baar boor biedende te Verkoopen / een Extraordinary Welgestoffeert WALVISVANGERS GEREEDSCHAP, Geboert by Commandeur HANS HANSEN.

270 YZeelands Vaten, 66 dito Pypjes en Muntjes.
10 dito Halfjes, waar van 4 aan Boort
225 Houtebands Vaten, waar van 5 aan boort, onder de Houtebands Vaten zyn: 1 met Sloeps Kommeling, daar in
6 Scheppers, 6 Dreggen, 5 Deurtjes, 6 Boegleerstroppen.
6 Stel Kleetjes Stroppen en Dollen, 1 dito met Werk.
1 Met Kitsklampen, 1 met Baard Ankers, 3 met Turf.
44 Houtclam Halfjes, daar onder 1 met Sponsen.
1 met Sponsdoek, 1 met Dollen, 4 met Zant.
1 met Wattels, 1 met Voorgangers.
14 Spek en Vleestonnen

In de HARPOENKIST.

47 Gladde Harpoenen, 16 geteerde dito, 2 groote Harpoens
1 Walrusharpoen, 8 Sloeps Bylen, 8 Marrelpriemen
6 Schrabtaalen, 6 Wetsteenen, 4 Koningshaaken
2 Agterbankshaaken, 9 paar Spooren, 12 Handhaaken.

In de LENSKIST No 2

37 Spekmessen.

In de LENSKIST No 3

12 Strandmessen, 11 Kapmessen. 18 Haakjepieks.
24 Prikkers. 7 Scheenborden, 7 Mikken, 4 Koningsvorken.
5 Haakjepieksblokken, 2 Derdehands, 7 strykers
5 Waterborden

TOUW, BLOK, HOUT en YZERWERK.

73 Walvislynen, 1 Speklooper, 1 Topteep, 1 Kenterlyn en Bloks
1 Walvis Tros, 3 Sloeps Hangers, 6 Sloepjyns
2 Sloeps Takels, 2 Grondtouwen, 2 Spektakelbloks
4 Voetbloks. 2 Stroppen van de Galg, 63 Lenzen
63 Harpoenstokken, 52 Riemen, 17 Yboomen 8 Kapravens
7 Sloeps Masten, 1 Mast tot de Jol, 2 Voorspitsboomen
13 Sloeps Haaken. 4 Mallemokshaken, 2 Yzaagen
2 Sloeps Zwaarden, 2 Schooteis voor de Sloepen, 10 blaaden Wagenschot. 3 Sneedeelen, 3 Dookstideelen
13 Spekhalitas, 7 Lyntakken, 10 Neushaaken. 8 Ysbylen
2 Klasten, 2 Koordklasten, 1 groote Baly, 1 Trasnkit.
2 Flensborden, 1 Sloeps Braadspit, 2 Kuipers Blokken.
1 Bok en Strykbank, 5 Spekpooten, 7 Ballastschoppen
3 Zandschoppen, 4 Faardeklopers, 3 Baarsdpaken
1 Teers, 2 Ysklopperes, 1 Varlebaly, 7 sloepen waar van 2 aan Boord, 100 die zyn

Nog aan Boort.

1 Galg, 3 Koks Victualie Halfjes, eenig Timmerhout.
1 Roer, Roerpen en Manskop tot de Sloep, 8 Riemen.
3 Haaken, 1 Vat met Vislynen en 1 Viskor
2 Hangerbloks, 1 Klok, 1 Vleets Pomp, 7 kopere Pompen.
2 Stokvismokers, 6 Furvatjes tot de Sloepen, 6 Geusjes.
5 Sloeps Raatjyls, 1 Gietzyl, 2 Fokken, 2 Sluyvers
2 Watermamieringes, 1 Spekmamiering.

KORS GOED.

1 Kopere Vleesketel. 1 dito Ertketel, 1 dito Gortketel.
1 dito klyne Gortketel, 1 dito Erretepot, 1 Visketel.
1 Stokvisketel, 2 kopere Pannen, 2 dito Gortpannen
2 Erretelepels, 1 Boterlepel, 1 Schuymspaan, 1 Theeketel.
3 Yzerebands Emmers, 1 groote Treefs in de Comburyt.
2 dito klynder, 1 Tang, 1 Ketting, 1 ytere Vleesvork.
1 Kopere Tregter, 4 Broodbalies, 2 Slingerbakken
1 Varswaterspomp, 2 houte Visbakken. 8 holle Bakken
6 Vlakke dito, 2 Boterynes, 4 Zoutlokjes, 1 Koks Mostertvat
1 Stokvatyn, 4 blikke Lampe, 1 Lampet.
Eenige Houte Leepels, wat Aardewerk.

KAJUYTS GOED

2 Spiegels. 1 Douryn Ketken, 2 Bierglasien, 1 blikke Schenkketel, 1 kopere Koffiekan, 1 dito Ketelsje, 1 Tinne Schotel
1 dito Kom, 1 dito Inktkoker, 1 dito Theepot, 1 dito Tabakskoot, 12 Lepels, 12 Messen, 11 Vorken, 1 wit Tafelkleed.
12 Servetten, 1 Bont Tafelkleed en 2 Servetten, 3 Meelvaatjes.
1 Ketelbuytvaatjes, 2 Theebesjen, 1 Koffystrooiwel
1 Koffymalen, 1 Koffybrander met Standers, 2 Verekroets
1 Slaa Emmer, 12 witte Borden, 2 dito Dessertborden
1 dito Slaafschotel, 2 dito Boterynen, 1 dito Zoutkom
1 dito Spoelkom, 2 Zoutvaatjes, 1 Mosterpotje, 1 Gatepetel.
Wat Bont Aardewerk, 1 Slaapan, 18 Borden, 4 Pannen
3 Boter en Kaas Schotelties, 1 Zoutvat. 12 paar Porcelyn Theegoed, 3 Kwispeldooren, 1 koper Tabaks Comoor
1 dito Doofpot, 1 ytere Vuurbak en blaar, 1 tinne Tregter.
1 Kopere Handelaar, 1 dito Blaker en Snuyter, 1 geschilderd Theeblaadje, 12 Psalmboeken, 1 Christelyke Zeevaart.

't Volgende by Nommers.

No 1 3 Tonnen Vleesen 1 Ton Spek
No 2 6 Vaaten Botter, 3 Vriesen en 1 Ierse Aan Boort.
No 3 74 Vaaten Hard Brood, by de Heer Van Suyt
No 4 5 Halfjes Grauwe Erreten, 9 dito Witte Erreten 1 niet vol, 5 dito niet Gort, 2 Vaten Stokvis, 1 niet vol, leggende aan de Kokerj te Buyksloot.

Den Inpost die op bovenstaande Vistualy moet werden betaalt, is voor Rekening van den Koper.

NB. *De Vaaten die 'er meerder of minder mogten bevonden worden, te korten of te betaalen, een Yzerbands Quardeel 9 gulden, dito Pypjes 6 gl., dito Halfjes 4 gl., Houtebands Quardeel 4 gl., dito Pypjes 3 gl., dito Halfjes 2 gl. 10 sluyvers.*

Het boorsz. Walvisvangers Gereedschap is leggende tot Nieuwendam / onder Directie van de Heeren Pieter de Jong en Zoon, en kan blyven leggen tot Ultimo April 1792. Voy van Pakhuys Huur / doch tot Risico en Perykel van den Kooper.

De Verkoopinge zal geschieden op Maandag den 17 October 1791, ten Huize van Jan Fredrik Bromstrop / Casteleyn in 't Nieuwe Zyds Heeren Logement, 's Avonds ten 6 Uuren precies.

Iemand nader Onderrigting begerende / sgzelfe met de bovengemelde Makelaars.

*Verkoopsaankondiging, Amsterdam, 1791. Kendall Whaling Museum, Sharon, Massachusetts.*



aantal als er sloepen aan boord van een walvisvaarder aanwezig zijn. De mik is op talrijke afbeeldingen te zien.[157] Het is een vrij lange, ijzeren stang, aan de bovenkant gevormd als een gaffel of vork. Zij staat doorgaans aan stuurboord rechtop in de sloep, kort achter de harpoenier. Hoe ze werd rechtgezet is niet te zien, maar waarschijnlijk werd ze ergens aan de achterkant van de voorplecht vastgehouden. De harpoen werd met de steel in de vork gelegd, de punt van de schacht naar voren gericht, zodat hij voor een deel naast de steven buiten boord steekt, mogelijk in het kluisgat. Gezien de ligging van het wapen, mag men vermoeden dat het op één of andere wijze werd vastgehouden, maar hoe dit gebeurde is niet vast te stellen. Naar uit een prent mag worden besloten, werd de harpoen ook wel op zulke wijze in de mik gelegd dat de punt van de harpoen binnenboord op de voorkant van de voorplecht steunde, zodat ze door haar eigen gewicht niet over boord kon schuiven. Dit is echter duidelijk in tegenspraak met wat op andere prenten is te zien.[158]

Niet alle mikken hadden dezelfde vorm. Op schilderijen van A. Storck zijn mikken afgebeeld die naar schatting niet meer dan vijfentwintig cm hoog zijn. Als daar een harpoen wordt ingelegd, ligt ze bijna horizontaal. Anderzijds schilderde Storck ook een mik die niet naast de harpoenier stond, maar voor op de boeg, naast de klamp van het kluisgat. De harpoen ligt niet met de steel in de mik, maar met de schacht, terwijl de steel in de sloep ligt. De punt van het wapen is dan niet naar beneden, maar naar boven gericht.[159] Bij de koopwaar worden - meestal vlak na elkaar - mikken en 6 of 7 'scheenborden' vermeld, of '7 scheenborden met mikken'.[160] Dit laat vermoeden dat er een verband moet hebben bestaan tussen beide inventarisstukken, vermits ze in één adem genoemd worden. Dit wordt bevestigd door een omschrijving van het gebruik van een scheenbord: 'een plank of stuk hout waartegen de harpoenier zijn knie (of scheenbeen) steunt om met meer trefzekerheid zijn harpoen naar de walvis te werpen, waarvoor ook de klamp achter zijn voet is bestemd'.[161] Van deze klamp is nergens anders melding gemaakt. In dit scheenbord moet dan de reeds genoemde korte mik hebben gestoken. Verder kan men daaruit afleiden dat de sloepen met dit afzonderlijk scheenbord, waarschijnlijk geen grote voorplecht hadden, want dan zou de beensteun daarin zijn aangebracht. Er is geen enkele aanwijzing dat de kniesteun ook al op oudere sloepen voorhanden was. De eerst sporen daarvan zijn eerst op een schilderij van A. van Salm te zien.[162] Het is niet eens zeker of deze inrichting in de voorplecht van alle sloepen was aangebracht, want dan zou men geen behoefte hebben gehad aan een scheenbord. Dit is misschien de reden waarom op het plan van Chapman geen steunholte is te zien.

Iedere walvisvaarder viste zowat in zijn eigen territorium, maar mocht wel in een andere baai havenen 'gelijk dit onder bijzondere Zee-visschers mede wel toegelaten wierd'. Als men echter met 'eenige sloep in een vreemde Baay quam, moest men de Harpoen uit de Mik weg neemen en bergen of men mogt' er niet inkomen'.[163]

In iedere sloep was ook een staartmes voorhanden. Dit was een twee voet lang mes met een steel van zes voet.[164] Op de reeds genoemde prent van A. de Blois uit 1683 is een staartmes afgebeeld, maar de verhoudingen hiervan stemmen niet overeen met de hiervoor genoemde afmetingen want de steel is veel korter dan het mes.[165] Het staartmes werd onder de ten van de sloep opgehangen. Het diende om een gat in de vinnen te snijden en die met een vintouw vast te maken en eveneens om de staart af te snijden en in het

staarteind of plug een gat te maken. Daar werd met behulp van een derdehand een boegseertouw doorgestoken waarmee de vis naar de wal of naar het schip werd gesleept of gezeild.[166] Een derdehand is een licht takelgestel dat is samengesteld uit een enkel- en een dubbelschijfsblok. Het valt te betwijfelen of er in dit geval een takel mee bedoeld is, want Zorgdrager noemt bij het opsommen van de gereedschappen 'steene(n) derdehanden'.[167] Over de aard van dit tuig zijn ons geen nadere gegevens bekend. Uit de beschrijving bij Zorgdrager blijkt, dat er ook een boegseerlijn aan boord van de sloepen moet geweest zijn. Die staat niet in de ons bekende verkoopsaankondigingen vermeld, maar wel boegseerstroppen.[168] Dit zijn kennelijk de stroppen waaraan de boegseerlijn werd vastgemaakt.

Het boegseren van een gedode walvis kon al roeiend of al zeilend geschieden. Over het zeilend boegseren kan geen twijfel bestaan, want dit werd meerdere malen afgebeeld. Behalve de reeds genoemde gravures op de kaart van Arctica door Henricus Hondius, 1636, wordt het slepen ook nog afgebeeld op een prent van S. Watson naar I. S. Müller.[169] Vier sloepen getuigd met een razeil, slepen voor de wind lopend een gedode walvis in de richting van Spitsbergen voorbij twee voor anker liggende walvisvaarders. Dat walvissloepen tevens ingericht waren om te zeilen is ook al duidelijk geworden door de beschrijving van de Texelse en andere modellen en door het plan van Chapman. Zorgdrager laat eveneens doorschemeren dat met de sloepen werd gezeild tijdens de walvisjacht. Hij verhaalt hoe een walvisvaarder al zeilend op zoek is naar walvissen 'met een sloep achter aan 't roer op brandwacht geleegen. Visch ziende zeilt men er met het schip naar toe. Bij de zelve gekomen steekt de sloep derwaarts, ten zij de sloep vaardiger kan roeien', waarmee hij laat verstaan dat de sloep al zeilend naar de vis steekt, tenzij dat beter al roeiend wordt gedaan.[170]

Het feit wordt verder onderstreept door de vermelding van tuigonderdelen in de verkoopaankondigingen van walvisvaartgereedschap. Daarin worden herhaalde malen sloepsmasten, raatjes, sloepszeilen genoemd, dikwijls 6 of 7 in aantal, overeenkomstig het aantal sloepen dat aan boord aanwezig was.[171] Een enkele maal worden zelfs zeilvalletjes vermeld[172] en op een schilderij van Wigerius Vitringa (1657-1721) zijn die zelfs afgebeeld.[173] De sloepen liggen met gestreken mast naast een ijsveld en aan de masttop hangen de vallen neer. Het staat wel vast dat de sloepen getuigd waren met een razeil. In de uitrusting waren 6 sloepszeilen van 100 ellen Vlaams linnen opgenomen.[174] Sommige sloepen moeten ook zwaarden hebben gevoerd en eveneens een roer. De afgebeelde zeilende sloepen voeren geen zwaarden, maar duidelijk is op de prent van S. Watson naar I. S. Müller te zien dat zij een roer hebben.[175] Overigens worden die vermeld in de verkoopsaankondigingen '2 sloepszwaarden' en 'dito roers' naast '3 roerpennen'.[176] Daaruit mag men besluiten dat er tenminste één zeilsloep aan boord moet zijn geweest, temeer omdat bij het te verkopen materiaal '6 sloepen waaronder een zeilsloep met zijn toebehooren' worden vermeld.[177]

Daarnaast treft men een aanbieding aan van '1 giekzeil, 2 fokken en 2 kluivers'[178] die mogelijk niet bestemd zijn voor een walvissloep, maar men mag stellen dat een stel van '3 sprieten' dat wel was en dat er dus eveneens met een sprietzeil werd gezeild, want ze worden direct als 'dito' genoemd na '8 sloepsmasten', samen met '1 dito boegspriet', '6 dito raas', '4 sloepszwaarden' en '3 dito roers'.[179] Verwarrend is de aanbieding van 1 roer, roerpen en manskop tot de sloep'.[180] De manskop is een roerkop, zoals die ter versiering op het roer van




*S. Watson naar I. S. Muller, Whaling. Walvisvaarders. National Maritime Museum, Greenwich.*

sommige vaartuigen werd geplaatst. Dit was zeker niet de gewoonte op een walvissloep, maar wel op een grotere sloep of boot van 27-42 voet zoals die door N. Witsen en C. Van Yk worden beschreven.[181] Zulke grotere boten werden naast de gewone sloepen eveneens in het Noorden gebruikt. Zorgdrager verhaalt dat in 1699 door passerende schepen op Jan Mayeneiland 'wel 20 sloepen tegen elkaar opgekant...naast twee groote Boots' werden aangetroffen.[182] Het is mogelijk dat de boot die door Reinier Nooms (1623-1664) is afgebeeld bij de Groenlandsvaarder 'Swarte Beer' zo'n vaartuig is.[183] Op de prent is enkel de algemene vorm waarneembaar. Het is een zwaargebouwd vaartuig met gebogen voor- en achtersteven die hoog boven het boord uitsteken. Op het dolboord zitten zeven dubbele dollen, evenveel als Witsen vermeld bij de beschrijving van een boot van 32 voet. De boot is ingericht om te zeilen, want over het achterschip is de masttop met enig want zichtbaar en deze bijzonderheid wordt ook bij Witsen genoemd.[184] Er bestaat dus een zekere overeenkomst tussen de boot van Nooms en de beschrijving van Witsen.[185] Op de prent zijn nog een aantal andere vaartuigen te zien, maar die zijn te klein om enige bijzonderheid te onthullen. In ieder geval bevestigt de prent van Nooms het gebruik van de reeds vroeger afgebeelde boottypes van Hollandse bouwwijze.

Er werd ook een 'mast tot de jol' aangeboden,[186] wat betekent dat er een dergelijke boot voorhanden was. Zorgdrager schrijft dat hij in 1690 voor het eerst als commandeur uitvoer 'met een oude opgetimmerde buis genaamt de Vries... voerende twee kleine sloepen ieder met vijf man en een jol met drie man...'.[187] Sommige sloepen konden waarschijnlijk worden uitgerust met een braadspil want in de inventarissen wordt meermaals

'1 sloepsbraadspil' genoemd, of een 'sloepsbraadspil met zijn klampen' waaruit men kan afleiden dat het om wegneembare onderdelen gaat.[188]
In ieder sloep moest een kapmes voorhanden zijn, in de verkoopsaankondigingen ook wel sloepsbijl genoemd.[189] De bijl of het kapmes dienden om de lijn te kappen, indien die volledig voor de vluchtende en duikende walvis werd gevierd en de sloep dreigde onder water te worden getrokken. Het kappen van de lijn gebeurde ook als de walvis onder of in een ijsveld verdween en de sloep dreigde te pletter te lopen of onder het ijs te worden getrokken. Een kapmes of een bijl is niet hetzelfde en dat wordt ook door de kunstenaars zo begrepen. Op de prent van A. de Blois is een kapmes afgebeeld. Het is een lang ijzer met rechte snede dat aan de voorkant is aangepunt. In het verlengde van het mes zit een bijna even lange steel.[190] Op de prent van E. Kirkall naar S. van der Meulen is een bijl te zien die door de harpoenier wordt gebruikt om de lijn te kappen. Het ijzer van de bijl is segmentvormig met een gebogen snede. De steel staat haaks op de achterkant van het ijzer en hij zit er waarschijnlijk doorheen.[191]
Naast deze kleine haktuigen, behoorde ook een ijsbijl tot de sloepsinventaris. In de verkoopsaankondigingen staan zij veelal vermeld met 7 of 8 stuks, dus evenveel als het aantal sloepen. Zij werden ook op schilderijen en prenten afgebeeld. Op een schilderij van R. van der Salm is een walvisjager te zien, die met zo'n bijl een gat in het ijs kapt om er een anker in vast te maken voor het meren van een dode walvis.[192] A. Salm schilderde een op het ijs liggende bijl, die voor hetzelfde doel wordt gebruikt, want een andere sloepgast zeult eveneens met een ijsanker.[193] De ijsbijl ziet er uit als een scheepstimmermansbijl. Aan de lange steel zit een lang, naar de snede licht verbredend ijzer met een rechte snede. Een dergelijke ijsbijl is eveneens afgebeeld op de prent van A. de Blois.[194]
De ijsankers gelijken op een hofstee of katanker met dit onderscheid, dat de arm van een ijsanker in een vloeiende bocht in de schacht overgaat. De arm heeft geen hand en is puntig. Alles wijst er op dat deze ijsankers door Zorgdrager 'neushaak' werden genoemd, want hij schrijft dat schepen zich vastmaken "tzij met een paardelijn of een kabeltou voorzien van Neushaaken in vooraf gehakte gaten van 't ijs'.[195] Deze neushaken staan veelvuldig vermeld in de verkoopsaankondigingen.[196] Daar staan terzelfder tijd ook sloepsankers bij. Het heeft er dus alle schijn van dat dit twee verschillende zaken zijn.[197] Bovendien worden nog sloepsdreggen aangeboden. Men kan zich moeilijk voorstellen dat in iedere sloep zoveel ankers werden meegevoerd. De neushaken voor het meren van het moederschip worden mogelijk niet blijvend in de sloepen meegenomen, maar dezelfde tuigen dienden ook voor het vastleggen van walvissen en moesten derhalve steeds bij de hand zijn. In tegenstelling tot de neushaken en/of sloepsankers zijn dreggen nergens op afbeeldingen te zien.
Inventarisstukken die dikwijls worden vermeld zijn 'kleedjes'. Die worden vaak aangekondigd als '6 kleedjes'[198] of als '6 stel kleedjes'.[199] Zorgdrager voorziet voor de uitrusting van een Groenlandse vleet '40 ellen oud zeildoek tot sloepskleedjes.[200] Wat precies de bedoeling van die kleedjes is, blijkt nergens. Witsen schrijft daarover dat 'als het op schieten gaat, werden dezelve (sloepen) met kleeden bespijkert'.[201] Waar ze werden vastgespijkerd is echter wel te zien op prenten, onder andere van A. van der Laan, namelijk aan de stuurboordboeg van de sloep.[202]
In de verkoopaankondigingen worden nog meer inventarisstukken vermeld, maar daarvan is weinig op afbeeldingen



*Adolf van der Laan (1690?-1742) naar Siewert van der Meulen ( ? - 1730), De walvis wort na Boord geboegseerd of geroeyd. Uit: Groote Visserij, Amsterdam, z.j. (begin 18de eeuw), prent nr 7.*

terug te vinden, behalve misschien de geus. Op walvisvaarders werd met een geus of sjou(w) een sein gegeven om aan de sloepen bekend te maken, aan welke zijde van het schip een door een harpoen getroffen walvis na zijn vlucht, weer boven was gekomen om adem te scheppen. Zodoende roeiden die sloepen naar de aangewezen plaats om de vis met lensen af te maken.[203] De geus is een kleine, meestal vierkante vlag, die normaal op de nok van de boegspriet wordt gevoerd. Maar een vermelding van '6 sloepsgeuzen met zakjes' lijkt wel degelijk op de walvissloepen betrekking te hebben en betekent dat zij ieder een geus - met een zakje - aan boord hadden. Het is zo goed als zeker dat deze geus werd gebruikt als seinvlag om aan het moederschip te melden dat een walvis geharpoeneerd was. Dit was beter zichtbaar dan een riem. Het gebruik van een geus is duidelijk afgebeeld op één van de schilderijen van A. Mooy.[204] Deze werkwijze was eveneens in zwang bij Engelse en Amerikaanse walvisvaarders.[205] In meerdere verkoopaankondigingen worden eveneens ijsbomen te koop aangeboden in aantallen, die laten veronderstellen dat er meerdere aan boord van de sloepen voorhanden waren.[206] Hoe een ijsboom er uit zag is nergens beschreven en op afbeeldingen zijn ze evenmin te zien.[207]
Andere kleinere inventarisstukken waren

nog: een bootshaak, ook wel sloepshaak genoemd, een hoosvat of 'schepper', een marlpriem, een kleine zwabber, een sloepskompas en een 'hoorn om op te blazen bij mistig weer'.[208] Niet vermeld in de verkoopaankondigingen is een 8-urenglas (zandloper).[209] Uiteraard moet er ook drank en voedsel aan boord geweest zijn, maar daarover zijn evenmin bijzonderheden meegedeeld. Bovendien wordt in de gereedschapslijsten nog een aantal zaken genoemd, waarvan noch het uiterlijk noch de bestemming bekend is: een aantal 'sloepschotels', 'burvaatjes tot de sloepen'.[210] Maakte een 'schraapijzer' deel uit ven de sloepsinventaris? Waarvoor diende een 'grondtouw tot de sloepen'?

Een deel van de opgesomde inventaris had uiteraard een vaste plaats in de sloep, daar waar het gereedschap nodig was, zoals harpoenen, lensen, lijnen, de mik, een bijl. Andere, vooral kleinere spullen, moeten toch ergens zijn opgeborgen geweest en misschien gebeurde dit wel onder de plechten. Die ruimte kon waarschijnlijk worden afgesloten door een schot waarin deurtjes waren aangebracht. Dit is althans de enige plaats waar in een sloep een deurtje zou kunnen gemaakt zijn. Bij de opgesomde walvisgereedschappen staan meermaals 'sloepdeurtjes' vermeld.[211] Op het reeds genoemde schilderij van Lieven Verschuier is in het schot van de voorplecht van beide sloepen een vierkante opening te zien, waarin een deurtje zou kunnen zitten. Ook op een schilderij van A. Salm en van Roelof van der Salm is te zien, dat onder de plecht een deurtje voorhanden zou kunnen zijn.[212] In het dwarsschot van één van de Texelse sloepjes is een rechthoekje gekrast dat een deurtje voorstelt.[213]

*Het vervoeren van de sloepen*

De sloepen werden door de walvisvaarders uit Nederland meegenomen en pas op de vangstplaatsen te water gelaten. Naar uit de beschikbare afbeeldingen valt af te leiden, waren de eerste walvisvaarders niet speciaal ingericht voor de walvisvaart en voor het vervoeren van sloepen. Overigens werden aanvankelijk gewone, bewapende koopvaarders zoals pinassen uitgereed, en tonen sommige schilderijen zelfs regelrechte oorlogsschepen. Die schepen waren niet gebouwd voor de vaart in het ijs, zodat vele verloren gingen.[214] Als gevolg van de wedijver tussen de verschillende nationaliteiten die in het Noorden op walvissen joegen, was het noodzakelijk de schepen te bewapenen, althans tot tegen het einde van de 17de eeuw. De Hollandse schepen werden uitgerust met tenminste acht gotelingen, enkele steenstukken, musketten, enz.[215] Behalve deze grotere spiegelschepen werden ook kleine vaartuigen uitgereed, zoals jachten, buizen, galjoten en hoekers.[216] Die zijn echter zelden afgebeeld. Ze waren blijkens een geschreven vermelding toch nog omstreeks 1700 in de vaart.[217]

Hoewel men gemeenzaam aanneemt dat het fluitschip in de 17de eeuw de walvisvaarder bij uitstek was, wordt dit door de iconografie niet bevestigd. Als ze op 17de eeuwse schilderijen worden afgebeeld is het aanvankelijk als bijkomstig detail in de achtergrond. Dit is te zien op het schilderij van Cornelis van Wieringen, bij Jacob F. de Vries en op het anonieme schilderij uit 1661.[218] Misschien vonden de reders of de schilders de fluit te bescheiden vergeleken met de spiegelschepen? Pas in het laatste kwart van de 17de eeuw wordt de fluit als hoofdmotief op de schilderijen afgebeeld. Een uitzondering hierop vormt een prent van Reinier Nooms die een Groenlandsvaarder tijdens de walvisvaart portretteerde. Deze walvisvaarder is een fluit uitgerust met een laag geschut, wat ook nog op andere afbeeldingen te zien is.[219] Het schip lijkt niet speciaal voor de walvisvaart ingericht te zijn en is bij voorbeeld niet voorzien van een galg voor het ophangen van sloepen. Men mag dus aannemen dat die aan dek werden vervoerd. Of toen al zeven tot acht sloepen werden meegenomen is twijfelachtig. Daarvoor was aan dek wel niet voldoende ruimte.

Op het anonieme en niet gedateerde schilderij, dat uit omstreeks 1680 zou kunnen stammen, zijn schepen afgebeeld die zijn uitgerust met een galg. De fluit die door Lieven Verschuier op de rede van Rotterdam is afgebeeld, voert eveneens een galg. Dit doek is echter ook niet gedateerd, maar zou uit dezelfde tijd kunnen stammen, in acht nemend dat de schilder in 1686 overleed.[220] 1684 is het eerste nawijsbare jaartal met een afbeelding van een fluit met een galg.[221] Aan de hand van deze voorbeelden kan men stellen dat deze inrichting in het begin van de tachtiger jaren in gebruik moet zijn genomen. Een bijzonderheid op het schilderij van Lieven Verschuier is de waarloze mars die achter de galg tegen het boord is opgehangen. Op de door Reinier Nooms gegraveerde fluit hangt eveneens een waarloze mars aan het achterschip. Niettegenstaande de uitbreiding van de walvisvloten met meer fluiten, bleven spiegelschepen toch nog in de vaart tot in het begin van de 18de eeuw, zoals te zien is op een schilderij uit 1702 van Adriaan Salm.[222]

In de loop van de 17de eeuw - mogelijk omstreeks 1670 toen de walvisvaarders verder in het ijs ter vangst gingen - werden sterkere schepen gebouwd.[223] Waarschijnlijk werden die schepen ook speciaal voor de walvisvaart uitgerust, onder meer met een galg. Toen werd het mogelijk meer sloepen mee te voeren dan voorheen. De galg werd dwars over het achterschip gelegd en stak aan beide zijden buiten het boord. Op fluiten met een ouderwets, smal achterdek moet de galg korter geweest zijn dan op de latere schepen, die met een breder werkdek werden gebouwd. Bootschepen waren nog breder en daar had de galg een lengte van ongeveer 33 voet bij een dikte van 10 à 12 duim.[224] De galg lag kort boven of op het dek van de hut, die zowel op fluiten als op bootschepen op het achterschip was ingericht. Schijnbaar droeg hij op de verschansing, maar in werkelijkheid lag hij boven op de koppen van de oplangers van een spant. Het buiten boord uitstekende gedeelte was meestal, maar niet als regel, geschoord door een steekband of schoor die met de onderkant op een berghout en tegen de romp steunde.[225]

Aanvankelijk werd aan iedere kant van de galg maar één sloep opgehangen. Dit mag worden afgeleid uit het aantal talies dat daar is ingeschoren. Op schilderijen is dat zowel voor fluiten als voor bootschepen te controleren.[226] Voor de talies werden in de koppen van de galg schijfgaten aangebracht,[227] maar heel vaak werd het bovenblok - een dubbelschijfsblok of zelfs een drieschijfsblok[228] - aan de galg opgehangen. Het onderblok van de talie werd in een ringbout aan de achtersteven van de sloep gehaakt. De voorsteven van de sloep, eveneens met een ringbout uitgerust, werd omhoog gehouden door een talie die aan een hanger vast was en rond de top van de grote mast was geslagen. Ook deze inrichting is op afbeeldingen terug te vinden.[229]

Rond de eeuwwisseling voerden bootschepen aan iedere kant van de galg twee sloepen. Vermoedelijk werden dan eerst 7 tot 8 sloepen meegevoerd.[230] Toen werden aan de masttop ook twee hangertalies vastgemaakt en uiteraard was de galg dan aan iedere zijde voorzien van twee taliesstellen.[231] De sloepen van een fluit hingen als gevolg van het smaller dek niet zover buiten de brede romp en zouden bij het strijken zonder meer achter de rust van de bezaansmast en tegen de berghout schade oplopen. De rust van de bezaansmast was om die reden

soms niet meer dan een platte plaat tegen de romp of werd soms gewoon weggelaten. De sloepen konden er dan vrij langs varen. Verder naar beneden stulpte de dikbuikige romp zover uit dat de sloep daarop zou stoten, wat het strijken hinderde. Om schade aan schip en sloep te vermijden, werden over de berghouten en tegen de romp twee tot vier vertikale schenen, wrijfhouten of schoeiplanken gelegd. Daardoor ontstond een glijbaan waarover de sloepen zonder al te veel hinder konden gestreken of opgehesen worden.[232] Het model van de 17de-eeuwse walvisvaarder 'Prins Wilhelm van Oranje' is op een andere wijze ingericht. In de plaats van vaste schenen, hangen drie losse wrijfhouten met een haak in een oogbout. Het is duidelijk dat deze losse balken niet blijvend werden opgehangen en bij voorbeeld in volle zee werden binnengehaald.

Op zekere fluiten werd het strijken en ophalen van de sloepen nog vergemakkelijkt door een bijkomende stut. Die stond tussen de gewone wrijfhouten en de achterkant van de grote rust. Omdat de voorsteven van de sloepen aan de hanger ophing, kon het niet anders of het vaartuig werd tegen de romp getrokken. De stut verhinderde dit en hield de sloep van de romp en het tuig weg, zodat ze praktisch evenwijdig met de scheepsas hing. De stut steunde tegen een uithouder, een dwarsscheepse horizontale balk, die op de verschansing droeg.[233] Er waren ook walvisvaarders die twee galgen hadden: één achter de bezaansmast, boven het dek van de hut, en een tweede vóór de bezaansmast, boven het hoofddek of verdek. Soms lag die tweede galg op de verschansing, zoals te zien is op het tegeltableau van de fluit van De Rijp,[234] maar op andere afbeeldingen draagt hij op stijlen die buiten tegen de romp of op de verschansing, dus op de spanten steunen. Beide zijn te zien op het schilderij van I. D. Blaauw.[235] Het bootschip op het voorplan voert een galg op de gewone plaats. De tweede is even boven de verschansing tegen een stijl bevestigd die buiten tegen de romp zit. Het bootschip, dat links op de achtergrond is afgebeeld, voert twee galgen. Beide staan op stijlen die buiten tegen de romp zijn aangebracht en alle twee liggen ze hoger dan de verschansing.

Het bootschip 'Zaandam' dat is afgebeeld op één van de werken van Jan Mooy,[236] voert eveneens twee galgen. De eerste is op de gewone wijze aangebracht, de tweede draagt op stijlen die tegen de buitenkant van de romp vast zijn. Het merkwaardige is, dat deze laatste stijlen aan de bovenkant gevormd zijn als een gaffel. De balk zit er tussen en men mag aannemen dat hij wegneembaar was. Op bootschepen vormden deze twee galgen als het ware een barring, geschikt voor het dragen van een aantal sloepen. In de 19de eeuw werden walvissloepen ondersteboven op deze barring naast elkaar gelegd. De vraag doet zich voor of dit ook in de 18de eeuw werd gedaan, want nergens is deze wijze van vervoer afgebeeld of beschreven.[237] Vanzelfsprekend werden de twee galgen voorzien van twee talies.[238] Op sommige schepen kreeg de achterste galg nog een andere bestemming, namelijk als uithouder voor de pardoens van de bezaansmast. Zij werden op de koppen van de galg vastgezet door middel van een lichte talie.[239]

Bootschepen werden aanvankelijk op dezelfde wijze ingericht, met of zonder vertikale glijbalk.[240] Later werden de tegen de romp geplaatste schenen weggelaten. In de plaats daarvan werd achter de grote rust enkel een glijbalk geplaatst. Ter hoogte van of achter de bezaansrust werd er een tweede geplaatst[241] maar werd ook op het brede, onderste deel van de romp een drietal korte schenen vastgemaakt.[242] Indien het schip was uitgerust met twee hoger geplaatste galgen, dan werden de buiten de romp geplaatste



*Walvissloepen, opgehangen aan de galg van een bootschip, 18de eeuw. Reconstructie naar een plan van J. Van Beylen. Nationaal Scheepvaartmuseum, Antwerpen.*

stutten meteen als glijbaan gebruikt. Daaronder lagen nog een paar schenen. Om vooral het strijken van de sloepen zonder hinder te laten verlopen, werd onder het berghout wel eens een aantal klampen aangebracht, zoals te zien is op de sloep die Lieven Verschuier schilderde. Op de Huisduiner sloepjes werd om dezelfde reden een lange, afgeschuinde klamp tegen de onderkant van het berghout geplaatst. Op zee hingen de sloepen uiteraard niet vrij aan de galgen. Door de zeegang zouden ze onherroepelijk schade lijden. Zij werden daarom met broekings aan de glijbalken vastgesjord, zodat over en weer zwiepen uitgesloten was.

Er werden eveneens schenen aangebracht aan de hals van het schip, tussen de fokkemast en de grote mast. Op die plaats, en dan aan bakboord, werden de gedode walvissen geflensd en werd het spek met takels aan boord gehesen. Maar op dezelfde plaats, en eveneens aan stuurboord, werden ook andere lasten aan of van boord gebracht als halssloepen, vaten, etcetera. De romp moest daar ook worden beschermd en het manoeuvre vergemakkelijkt. Om de sloepen te strijken of op te halen, werd zowel in de fokkemast als in de grote mast een lange hanger om de masttop gelegd en bezet met een takel. Op afbeeldingen ziet men tussen de fokkemast wel eens een sloep buiten boord hangen. De halssloepen, die normaal aan dek staan, werden daar wel gebruiksklaar in de talies gehangen zodra men het jachtgebied naderde. Ze konden dan zonder tijdverlies worden gestreken zodra een walvis in het zicht kwam.[243]

Nog in de 18de eeuw werd een aantal

sloepen aan dek vastgesjord. Een achterglasschilderij uit 1757 bevestigt dit. De voorsteven van een sloep is nog net zichtbaar achter de fokkemast.[244] In 1769 kwam de Amsterdamse walvisvaarder 'De Vrouw Maria' op thuisreis terecht in een hevige storm. Het schip nam zoveel water over dat 'de sloepen aan dek gaande raakten'. Eerst s'anderendaags konden ze weer aan dek worden vastgesjord.[245] In de verkoopaankondigingen wordt de plaatsing van halssloepen, zoals de vaartuigen aan dek werden genoemd, weerspiegeld door de vermelding van '2 sloepsklampen', die dienden om er een sloep in te plaatsen en '2 krabbers tot de sloepen', die werden gebruikt om ze aan dek vast te sjorren.[246] Op het model van het bootschip 'Duinkerland' uit 1787 staan de hiervoor beschreven sloepjes ook aan dek tussen de grote mast en de fokkemast. Daar horen ze echter niet thuis, want aan de galg hangt geen enkele sloep. Verder is dit model uitgerust met vaste, houten davits. Die zijn waarschijnlijk het resultaat van een ondoordachte restauratie die naar eigentijdse voorbeelden in de loop van de 19de eeuw werd uitgevoerd.[247] Dergelijke davits werden in het begin van de 19de eeuw in gebruik genomen op Britse walvisvaarders waardoor de galg verviel. Vermoedelijk zijn ze op Nederlandse schepen eerst in de loop van de 19de eeuw gebruikt.[248]

*Noten*

1. De bekende walvisvaarthistoricus Dr. C. de Jong is zowat de enige die over de Nederlandse walvissloep heeft geschreven. C. de Jong, *Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart* (Pretoria, 1972-1979) I, 127-134. C. de Jong, 'De Nederlandse walvissloep', *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, 1 (1982) 1, 5-23. C. de Jong, 'Tweede naschrift bij het artikel van C. de Jong, De Nederlandse walvissloep', *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 2, 143-144. C. de Jong, 'Beschouwingen over twee modellen van de Nederlandse walvissloep', *Spiegel der Zeilvaart* (1985) 6, 25-28.
2. Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaart Museum', Amsterdam. W. Voorbeijtel Cannenburg, *Beschrijvende catalogus der scheepsmodellen en scheepsbouwkundige teekeningen 1600-1900.* (Amsterdam, 1943) 45, nr. 113. In het Kendall Whaling Museum te Sharon, Massachusetts, wordt een eigentijds, zij het zwaar gerestaureerd volksmodel van een Nederlandse fluitwalvisvaarder bewaard.
3. *Scheepjes in kerken. Catalogus van een tentoonstelling gehouden in het Catharijneconvent* (Utrecht, 1985) 7. Hervormde Kerk te Huisduinen.
4. Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum, *Provisional catalogue of exhibits with descriptive notes* (Amsterdam, 1969) nr. 290 en 291. De bedoelde sloep wordt onder nr. 290 beschreven als 'whaleboat as carried on 18th century whalers'. Het nr. 291 wordt beschreven als een 'Greenland sloop, 1738'. Dit berust echter op een vergissing, want de bewuste sloep is een roeijacht en geen walvissloep.
5. C. de Jong, 'Beschouwingen'.
6. C. de Jong, 'De Nederlandse', 7.
7. Philips Galle (1537-1612) naar Hans Bol (1534-1593), *Venationis pescationis et aucumi typii* (Antwerpen, 1582), plaat 33. J. van Beylen, '16de-eeuwse visserij in de Nederlanden', *Spiegel der Zeilvaart* 7 (1983), nr. 3, 25-29; nr. 4, 42-46. Adriaen Collaert (1560-1618), *Piscuim vivae icones* (Antwerpen, ca. 1600), plaat 16.
8. Klaus Barthelmess, *Das Bild des Wals* (Keulen, 1982) 20, cat. nr. 6, noot 69 A, plaat 11[1].
9. C. de Jong 'Walvisvaart' In: *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, II, 309-315. C. de Jong, *Geschiedenis*, I, 34.
10. Cornelis Claesz van Wieringen, Dutch bay whaling in the Arctic. Nederlandse walvisschepen voor anker bij Smeerenburg tijdens de walvisjacht, 1620, Kendall Whaling Museum, Sharon, Massachusetts.
11. C. de Jong, 'Curieuze afbeelding: Nederlands walvisstation'. *De Blauwe Wimpel*, 1985, 2, 49. Volgens de heer Willem F.J. Mörzer Bruyns, conservator bij het Nederlands Scheepvaart Museum, Amsterdam en auteur van het tweedelige werk *De eerste tocht van de 'Willem Barentz' naar de Noordelijke IJszee, 1878* (Zutphen, 1985) stelt dit schilderij ongetwijfeld de Walrusbaai op Jan Mayen voor. 'De tenten staan op de plaats waar in 1983 de restanten van fundaties werden aangetroffen. Achter de rotspartij die de Walrusbaai aan de oostzijde afsluit, is de Haugenstranda zichtbaar aan het einde waarvan de Maria Mus baai ligt. De Walrusbaai (tegenwoordig Kvalross Bukta) heette vroeger ook wel Walrusch Gat, Noorder ofte Engelsche Baai'.
12. De sloep links op de voorgrond en de twee sloepen rechts op de voorgrond.
13. De sloep rechts op de voorgrond.
14. C. de Jong, *Geschiedenis* I, 95-101.
15. Jacob F. de Vries, Een vloot Nederlandse walvisvaarders voor anker nabij een kust in het Noorden, 1640, National Maritime Museum, Greenwich.
16. Bonaventura Peeters, Nederlandse walvisvaarders bij Spitsbergen, ca. 1645. Rijksmuseum Nederlands Scheepvaart Museum, Amsterdam. Foto van 23.10.1931 afkomstig van de kunsthandel Doris Hermsen te Amsterdam. Huidige verblijfplaats en eigenaar van het schilderij onbekend.
17. Henricus Hondius, 'Poli Artici et circumiacentium terrarum descriptio novisima' (Kaart van de Noordpool) in: Gerardi Mercatoris en I. Hondii, *Atlas Novis.* Amsterdam, 1638. De kaart werd onveranderd afgedrukt in een Atlas van Frederik de Wit, Amsterdam, 1680. Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam. Klaus Barthelmess, *Das Bild*, 30, cat. nr. 37, plaat 12, 13.
18. C. de Jong, 'De Nederlandse', 10, houdt dit voor onmogelijk, maar zegt niet waarom. Nochtans is bekend dat o.m. waterschepen sedert het einde van de 16de eeuw door kamelen ondersteunde zeeschepen over het Pampus sleepten. Zie P. le Comte, *Afbeeldingen van schepen en vaartuigen in verschillende bewegingen* (Amsterdam, 1831) 44. Bij D. de Jong, H. Kobell en M. Salieth, *Nieuwe beschrijving der walvischvangst en haringvisscherij* (Amsterdam, 1792) 38, leest men, dat onder het ijs vastgeraakte geharpoeneerde walvissen door de walvisvaarder onder zeil vanonder het ijs werden getrokken. De techniek van het slepen onder zeil was dus bekend.
19. Pieter van den Velde (toegeschreven), Bay whaling in the Arctic. Nederlandse walvisvaarders in het Noorden. Dit schilderij werd vroeger toegeschreven aan Jan van de Capelle (1624-1679). Over de plaats die is afgebeeld, verschillen meerdere kenners van mening. Volgens Willem F.J. Mörzer Bruyns stelt dit schilderij eveneens de Walrus Baai op Jan Mayen voor (zie noot 11), zij het minder overtuigend dan op het schilderij van Van Wieringen. Zo zijn o.m. de bergen veel te hoog. Het vangen van walvissen vanaf Jan Mayen is al in de 40er jaren gestaakt wegens gebrek aan walvissen. In de 50er jaren werd het eiland door Nederlanders vrijwel niet meer aangedaan. Vroeger werd het schilderij uit ca. 1680 gedateerd (*The American Neptune*, Pictorial Supplement IV, 'Whaling', plaat XXVII, boven). Het doek moet echter ouder zijn. Te oordelen naar de afgebeelde schepen, zou het schilderij van vóór 1660 kunnen stammen. Naar W.F. J. Mörzer Bruyns opmerkt, stelt dit schilderij dan een scène voor van ruim 20 jaar eerder, d.i. van vóór de geboorte van de schilder. Dit is echter niet ongewoon. Er zijn talrijke schilderijen bekend die veel later dan het tijdstip van de voorgestelde feiten zijn geschilderd. Nostalgie is geen nieuw verschijnsel. Misschien is ook mijn datering te voorzichtig. Overigens waren de afgebeelde fregatachtige schepen al sedert de 30er jaren in de vaart. M.V. en Dorothy Brewington, *Kendall Whaling Museum Paintings*, Sharon, Mass., 1965, 9, nr. 10, hebben het schilderij uit ca. 1650 gedateerd, wat lettend op de geboortedatum van de vermoedelijke schilder onwaarschijnlijk is.
20. Anoniem, Nederlandse walvisvaarders bij Jan Mayeneiland, 1661, Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam, Nr. P 718. C. de Jong, 'Zierikzeese namen op een Rotterdams schilderij van de walvisvangst'. *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis*, 1973, 27, 33-34.
21. Anoniem, (voorheen toegeschreven aan Abraham Storck) Een vloot Nederlandse walvisvaarders onder zeil in het Noorden, ca. 1680, Kendall Whaling Museum, Sharon, Massachusetts. Het grote spiegelschip op de voorgrond vertoont een treffende gelijkenis – en dan vooral de tuigage – met het schip dat op de voorgrond van het anonieme schilderij van walvisvaarders bij Jan Mayeneiland, 1661, is afgebeeld. Het is onze stellige overtuiging dat de schilder van het werk uit ca. 1680 het schilderij uit 1661 onder ogen heeft ge-

had. Ook andere elementen van het werk wijzen daarop: de fluit rechts (1680) = fluit links (1661) zij het in spiegelbeeld; de wijze waarop de walvissen zijn voorgesteld, zie de staartvin; de wijze waarop de sloepen zijn afgebeeld; de wijze waarop de wolken achter de schepen zijn aangebracht.

22. De rechtse sloep op de voorgrond.
23. De linkse sloep op de voorgrond.
24. P:P:v:S., *De seldsaame en noit gehoorde Wal-Vis-Vangst voorgevallen bij St Anna-Land in 't jaar 1682 den 7. October mitsgader. Een Pertinente Beschrijvinge Van de geheele Groen-Landse-Vaart* (Leiden, 1684) Prent bij blz. 40: 'Volgen eenige avontuurlijke en droevige voorvallen van Groenlandsvaarders uitgestaan'. Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaart Museum', Amsterdam.
25. Lieven Verschuier, Aankomst van koopvaarders te Rotterdam, ca. 1680, Museum Boymans-van Beuningen, Rotterdam, nr. MBR (1902).
26. De twee sloepen aan bakboord van de fluit. De boot achter de fluit is geen walvissloep, al wordt ze wel op dezelfde wijze gestuurd met een riem over het achterschip.
27. Abraham Storck heeft zichzelf meermaals geplagieerd. Eenzelfde compositie en scène treft men aan in het Rijksmuseum, Amsterdam; het Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaart Museum', Amsterdam; het Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam: het Deutsches Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven; het Schiffahrtsmuseum der Oldenburgischen Weserhäfen, Brake; het Francis Russel Hart Nautical Museum, Nantucket, Massachusetts. Mogelijk zijn er nog meer.
28. Abraham Storck, (toegeschreven). Vijf Nederlandse fluiten op walvisvaart bij Spitsbergen, ca. 1690, Rijksmuseum, 'Nederlands Scheepvaart Museum', Amsterdam.
29. De sloep uiterst links.
30. De schilderijen van Van Wieringen en Jacob F. de Vries, evenals de kaart van Henricus Hondius, tonen dat de gedode walvis met de kop naar voren wordt geboegseerd. Storck beeldt een andere wijze van slepen af. Waarom deze werkwijze werd veranderd wordt verklaard door C.G. Zorgdrager, *Bloeijende Opkomst der Aloude en Hedendaagsche Groenlandsche Visscherij.* (Amsterdam, 1728) 353: '.....boegseeren-de dus de Visch het plug-end voor, met alle de Sloepen naar boord, want de mond in 't sterven zijn kracht om te sluiten verliezende, gaat door zijn zwaarte open, zoo dat de Visch met een open mond, bezwaarlijk voort te krijgen zou zijn'. Ook de vinnen worden tegen de buik van de walvis gebonden terwijl de staartvinnen en de middenknokkel worden weggesneden om de weerstand te verminderen. Het plugend is het achterste, spitse deel van het walvislichaam.
31. Abraham Storck, Nederlandse walvisvaarders bij Spitsbergen, ca. 1690, Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam. Inv. P719.
32. De sloep op de voorgrond tegen de ijsschol.
33. Model van de walvisvaarder 'Willem Prins van Oranje'. Fluitschip. W. Voorbeijtel Cannenburg, *Beschrijvende catalogus*, 45.
34. Er is iets onlogisch met dit model. Het is niet duidelijk wat de voor- of de achterkant is. Op de fluit hangt het met de grote plecht naar voren. Het is op deze wijze dat ze zal worden beschreven, hoewel wij betwijfelen of dit wel de voorplecht is. De vraag is, of zulke grote plecht niet eerder achter in de sloep ligt. Van voor moet immers ruimte zijn voor de harpoenier die zo dicht mogelijk achter de voorsteven moet staan. Vanwege die plecht is dit niet mogelijk. Aan de andere kant van het sloepje is geen plecht en kan de harpoenier wel ver genoeg naar voren staan om zijn wapen te werpen. Anderzijds is het op boten gebruikelijk het achterschip te verhogen met een halfboeisel. Dit is ook op dit model aanwezig. Het schilderwerk – een wit cirkelsegment met een zwarte letter H – wordt op het voorschip aangebracht en dus niet onder het halfboeisel dat geacht wordt op het achterschip te zitten. Als dit halfboeisel misschien bedoeld is als waterkering op het voorschip, dan hangt het sloepje achterstevoren aan het model.
35. Westfries Museum, Hoorn.
36. Anoniem, Fluit van de Rijp. Ca. 1700, National Maritime Museum, Greenwich.
37. Nicolaes Witsen, *Aeloude en hedendaegsche scheeps-bouw en bestier.* (Amsterdam, 1671) 173. Facsimile: *Architectura navalis et regimen nauticum, ofte aloude en hedendaegsche scheeps-bouw en bestier* (Amsterdam, 1690, Amsterdam, 1971) 191.



38. Cornelis van Yk, *De Nederlandsche Scheeps Bouw-Konst open Gestelt* (Amsterdam, 1967) 275. Facsimile: Amsterdam, 1968.
39. W. à Winschooten, *Seeman, Behelsende een grondige uitlegging van de Nederlandse Konst, en Spreekwoorden voor soo veel die uit de Seevaart sijn ontleend.....* (Leiden, 1681) 71, 261.
40. Nicolaes Witsen, *Architectura navalis*, 191.
41. Abraham Storck, Vijf Nederlandse fluiten, sloep uiterst rechts.
42. Cornelis van Yk, *De Nederlandsche*, 270-271: Een boot is een vaartuig om het tuianker uit te brengen en om scheepsbehoeften en allerlei lasten aan boord te brengen. Een sloep wordt gebruikt om 'daarmeede van en aan Brood (sic = boord) te geraken' en om – samen met de boot – 'lijv en goed somtijds daar door te behouden'.
43. Cornelis van Yk, *De Nederlandsche*, 275.
44. A.B.C. Whipple, *De walvisvaarders* (Amsterdam, Time-Life boeken 1980) 94, nr. 28.
45. Maynard Bray, *Watercraft* (Mystic, Connecticut, 1979) Plan nr. 10-11, Beetle model whaleboat.
46. De de Jong, H. Kobell en M. Salieth, *Nieuwe beschrijving*, 36.
47. J.B. van Overeem, 'De schilders A. en R. van de Salm', *Rotterdams Jaarboekje*, 1958, overdruk, 1-24.
48. Adriaan Salm. Een vloot walvisvaarders, waaronder het bootschip 'De Faam' op walvisvangst in het Noorden, penschilderij, 1712-1715, Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam, nr. P 1293. Sloep rechts op de rug van een walvis.
49. Roelof van der Salm, Walvisvaart, penschilderij, ca. 1700, Rijksmuseum 'Zuiderzeemuseum', Enkhuizen.
50. A. van der Laan naar S. van der Meulen, *Walvisvaart. 'Qui Siccis Oculis Monstra Natantia Qui Vidit Mare Turgidum'*, begin 18de eeuw, Rijksmuseum, 'Nederlands Scheepvaart Museum'., Amsterdam, Inv. A 149; Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam, nr. P 1057.
51. Henriette Mooy, *Naar Groenland met de Frankendaal* (Amsterdam, 1946), 14.
52. Nicolaes Witsen, *Architectura navalis*, 614: 'Smeeren, de scheepen met ongeltalk en andere vettigheden, onder bestryken, op dat zy gladt door zee gaan, en voor ongedierte meerder bevrydt moogen zijn...'.
53. A. van der Laan naar S. van der Meulen, *Groote Visscherij* (Amsterdam, z.j.) begin 18de eeuw, prent nr. 1, 'Seylen in 't Ys en soeken na de Walvis'. Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam, nr. P 322. Uwe Schnall en Heinrich Stettner, *Walfischfang* (Deutsches Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven, 1985), Bildmappe nr. 9 (met biografie: *Adolf van der Laan*, en beknopt overzicht van de walvisvaart: *Grönlandwalfang).*
54. I.D. Blaauw, Het bootschip 'De Heerlijkheid Rijnaauwen' en andere schepen op walvisvaart in het Noorden, ca. 1762, Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaart Museum', Amsterdam.
55. Jochem de Vries, Het bootschip 'Zaandam' en andere Nederlandse walvisvaarders op walvisvaart in het Noorden, tweede helft van de 18de eeuw. Rijksmuseum, Amsterdam. Op de rechtse sloep.
56. Jan Mooy schilderde meerdere aquarellen waarop steeds dezelfde schepen worden afgebeeld: de 'Frankendaal', de 'Groenlandia' de 'Eensgezindheid' en de 'Jager'. Deze werken onstonden tussen de jaren 1805 en 1843. Het is niet uitgesloten dat behalve de drie die wij hier aanhalen, nog andere bestaan. Hoewel de schilderijen in de eerste helft van de 19de eeuw werden geschilderd, stellen zij alle schepen voor die toen niet meer in de vaart waren, want ze voeren alle tijdens het laatste kwart van de 18de eeuw. Jan Mooy moet deze schepen uit eigen aanschouwing hebben gekend, want ze werden uitermate gedetailleerd weergegeven. Henriette Mooy, *Naar Groenland*, 59-64.
57. Jan Mooy, De walvisch-vangst, 1842, Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaart Museum', Amsterdam, inv. S 4317. Jan Mooy, Greenland whale fishery, 1843, Kendall Whaling Museum, Sharon, Mass. M.V. en Dorothy Brewington, *Kendall Whaling*, 13.
58. Jan Mooy, De bootschepen 'Eensgezindheid', Frankendaal' en 'Zaandam' op walvisvaart in het Noorden, 1805, Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam, nr. P 1507.
59. C.G. Zorgdrager, *Bloeiende opkomst der aloude en hedendaagsche Groenlandsche Visscherij.., met bijvoeging van de walvischvangst.....* door Abraham Moubach... ('s-Gravenhage, 1727), 351-352. D. de Jong, H. Kobell en M. Salieth, *Nieuwe Beschrijving..* 36. Volgens C. de Jong,

*Geschiedenis*, 128, stond er op tien tot twaalf duim van de voorsteven een kleine houten bolder die diende om de harpoenlijn omheen te leggen om de geharpoeneerde vis te remmen. Dit is in tegenspraak met wat op de schilderijen en prenten te zien is. Soms – bij van Wieringen en Verschuier – is er wel een soort bolder te zien op de boeg *naast* de voorsteven. Op Amerikaanse en andere sloepen stond er een bolder op de achterplecht.

60. C. de Jong, *Beschouwingen*, 25. Fotonegatieven van beide modellen werden ons vriendelijk ter beschikking gesteld door de heer A. Flonk, conservator van het Gemeentelijk Museum ''t Behouden Huys', te West-Terschelling. Hij liet de sloepjes fotograferen door de heer H. Eelman te Den Burg, Texel.
61. Maynard Bray, *Watercraft*, plan 10-11. De twee bovenste gangen van de afgebeelde walvissloep zijn eveneens overnaads gelegd.
62. Nicolaes Witsen, *Architectura navalis*, 191.
63. D. de Jong, H. Kobell en M. Salieth, *Nieuwe beschrijving*, 36.
64. Adriaan Salm, Een vloot walvisvaarders, sloep links op de voorgrond. J. Mooy, De bootschepen 'Eensgezindheid' sloep bij het achterschip van bootschip 'Eensgezindheid' (links) en 'Zaandam', (rechts).
65. Waarschijnlijk zijn dit wegneembare dollen, want in een inventaris van uitrustingsstukken van een Groenlandse vloot, staan afzonderlijk zowel roeidollen als stuurdollen vermeld. C.G. Zorgdrager, *Bloeiende opkomst*, 336.
66. Op een gravure van T. Wilson naar S. van der Meulen, *The Greenland Whale Fishery* 1720, zijn twee sloepen afgebeeld waarvan de bank tussen de laatste roeier en de stuurman onbemand is. National Maritime Museum, Greenwich. Dit is eveneens het geval op de prent van Adolf van der Laan naar Sieuwert van der Meulen, *Qui Siccis*, sloep links op voorgrond.
67. C. de Jong, *Beschouwingen*, 26.
68. Cornelis van Yk, *De Nederlandsche*, 275.
69. C. de Jong, *De Nederlandse*, 8. Naar William Scoresby Jr., *An account of the Arctic regions, with a description of the Northern whalefishery* (Edinburgh, 1820) II, 222. E. Keble Chatterton, *Whalers and whaling* (Londen, 1930) 65.
70. P. Dekker, *de laatste opbloei van de Nederlandse Arctische walvis- en robbevangst 1761-1775* (Zaltbommel, 1971) 307, nr. 30, geeft bijzonderheden in verband met de historische achtergrond van dit model, maar maakt geen melding van de sloepen. Foto's en inlichtingen over deze sloepen werden vriendelijk bezorgd door de heer W.M.G.H. Canisius, directeur van het Helders Marinemuseum te Den Helder.
71. Frederic H. af Chapman, *Architectura Navalis Mercatioria*. (Stockholm, 1768) plaat L, nr. 10. Facsimile, Magdeburg, Verlag E. Loef, z.j.
72. Frederic H. af Chapman, *Architectura*, 3, 4. Lengte tussen de loodlijnen van de voor- en achtersteven 24,5 voet = 6,93 m. Deze lengte ligt tussen deze van de kleinste sloep van 23 voet of 6,5 m en de grootste van 28 voet of 7,92m. De breedte binnen de huid (breath moulded) is 5 1/4 voet = 1,485 m.
73. Nicolaes Witsen, *Aeloude en hedendaegsche, pl. LXVI; Architectura navalis*, blz. 178 tekst blz. 190.
74. Pieter van den Velde (toegeschreven), Bay whaling
75. Nicolaes Witsen, *Aeloude en hedendaegsche*, 'plan van een chaloup', pl. LXVII en LXVIII. *Architectura navalis*, 'Een sloep van ter zyden...' tegenover blz. 179, tekst blz. 191.
76. Pieter van den Velde (toegeschreven), Bay whaling, de rechtse sloep op de voorgrond.
77. C. de Jong, De Nederlandse, 9.
78. C. de Jong, Tweede naschrift, 143-144.
79. C. de Jong. De Nederlandse, 9. De cijfers stammen uit het werk van William Scoresby, *An Account*, 1820.
80. C. de Jong, De Nederlandse, 9, stelt dit zonder opgave van bron of andere aanwijzing.
81. Howard I Chapelle, *The National Watercraft Collection* (Washington D.C., Smithsonian Institution, 1960) 626. Maynard Bray, *Watercraft*, 63, pl. 10-11.
82. *Walvisvangers-Gereedschap* (Zaandam, 1792), Rijper Museum in ''t Houten Huis', De Rijp.
83. Anoniem, Fluit van de Rijp. Alle sloepen zijn zevenmanssloepen. Het plan van Frederic H. Chapman stelt eveneens een zevenmanssloep voor. Anoniem, De bootschepen 'D Bije Korf' en 'D Zeevaart' op walvisvaart, ca. 1700, tegeltableau, Raadhuis, Zaandijk. P. Dekker, *De laatste bloeitijd*, 316, nr. 53, meent dat de bemanning bijna altijd uit zes schepelingen bestond en houdt deze voorstelling met zeven voor een minder nauwkeurige weergave. Het knap en nauwkeurig geschilderde tegeltableau dat de fluit uit De Rijp voorstelt, neemt alle twijfel omtrent het aantal opvarenden weg.
84. Adriaan Salm, Whaling in the Northern Sea, ca. 1700, Kendall Whaling Museum Sharon, Mass. M.V. en Dorothy Brewington, *Kendall Whaling*, 3 nr. 1.
85. Vervallen.
86. J. van Beylen, 'Modellen op spanten. Een walvissloep', *De modelbouwer*, 13 (1951) nr. 5-8 en 6, 102. E. Keble Chatterton, *Whalers*, 67, schrijft dat de riemen 15 voet lang waren.
87. C. de Jong, *De Nederlandse*, 9.
88. C.G. Zorgdrager, *Bloeiende opkomst*, 367-368. I.D. Blaauw, Het bootschip 'De Heerlijkheid', sloep rechts. Jochem de Vries, Het bootschip 'Zaandam', sloep rechts. Jan Mooy, De walvisch-Vangst, sloep op voorplan rechts. Anoniem, Hamburger Walfänger, 2de helft 18de eeuw, Altonaer Museum in Hamburg, Hamburg-Altona.
89. Anoniem (toegeschreven aan Cornelis Hoffelsz), De Groenlandvaarder "t Witte Paard' en andere bootschepen op walvisvaart, ca. 1770, Zaanlandsche Oudheidkamer, Zaandam, Sloep op voorplan rechts. C.G.Zorgdrager, *Bloeiende opkomst*, 367-368.
90. Jan Mooy, De bootschepen 'Eensgezindheid', twee sloepen op voorgrond.
91. Roelof van der Salm, Walvisvaart, sloep links. Anoniem, Het bootschip 'De Hoop' en andere walvisvaarders bij Spitsbergen, 1756, Maritiem Museum 'Prins Hendrik' Rotterdam, Sloep rechts, nr. P 1658. A. van der Laan naar S. van der Meulen, *Qui Siccis*, alle sloepen. Jochem de Vries, Het bootschip 'Zaandam', beide sloepen op voorgrond. Jan Mooy, De bootschepen 'Eensgezindheid', beide sloepen op voorgrond. Jan Mooy, De Walvisch-Vangst, alle sloepen. Jan Mooy, Greenland whale fishery, alle sloepen, maar met stuurboordriem. Anoniem, Fluit van De Rijp, sloep op voorgrond.
92. P:P:v:S., *De Seldsaame*, prent bij blz. 40, sloep midden op het bovenste deel bij F: minder duidelijk op het onderste gedeelte bij I. Abraham Storck, Vijf Nederlandse fluiten, sloep op voorgrond. Abraham Storck, Nederlandse walvisvaarders, sloep rechts. Adriaans Salm, Een vloot walvisvaarders, sloep links achter bootschip bij de walvis en de sloep daarboven. A. van der Laan naar S. van der Meulen, *Groote Visscherij*, prent nr. 1 'Seylen in 't Ys', eerste sloep op voorgrond. De tweede stuurt met een riem op de boeg. D. de Jong, H. Kobell en M. Salieth, *Nieuwe Beschrijving*, plaat 'De Walvischvangst', twee sloepen rechts.
93. P:P:v:S., *De Seldsaame*, prent bij blz. 40, sloep midden op het bovenste gedeelte bij F.
94. C. de Jong, 'De Nederlandse', 9, laat dit vermoeden.
95. A. van der Laan naar S. van der Meulen, *Qui Siccis*, sloep uiterst links en rechts op voorgrond. Jan Mooy, De Walvisch-Vangst, sloep rechts op voorgrond. Sommige Amerikaanse walvissloepen werden bestuurd door een riem, die met een grommer vast was op een dwars buiten het boord uitstekende plank, halverwege tussen de achtersteven en de voorkant van de achterplecht. Paul Giambarda, *Whales, whaling and whalecraft* (Centerville, Mass. 1967) 46-47. Maynard Bray, *Watercraft*, plan 10-11. E. Kebie Chatterton, *Whalers*, 64, 'steered not by a rudder but by an oar on the port side secured by a grommet...'
96. Nicolaes Witsen, *Architectura navalis*, 191.
97. Abraham Storck, Vijf Nederlandse, sloep rechts. Abraham Storck, Nederlandse walvisvaarders, sloep rechts.
98. Jochem de Vries, Het bootschip 'Zaandam', alle sloepen. I.D. Blaauw, Het bootschip 'Heerlijkheid', sloepen aan de galgen. Jan Mooy, Greenland whale fishery, twee sloepen op voorgrond.
99. C. de Jong, 'De Nederlandse', 10.
100. Model van een bewapende koopvaarder, vermoedelijk afkomstig uit de hervormde kerk te Scharwoude, eerste kwart 17de eeuw, Maritiem Museum 'Prins Hendrik'. Model van een oorlogsschip van 66 stukken, 1665, Rijksmuseum Nederlands Scheepvaart Museum, Amsterdam. Het walvissloepje bij het model van de walvisvaarder 'Willem Prins van Oranje', 1690, Rijksmuseum Nederlands Scheepvaart Museum, Amsterdam.
101. Cornelis Claesz van Wieringen, Dutch bay whaling, sloepen links en rechts op voorgrond. Jacob F. de Vries, Een vloot Nederlandse, twee sloepen op voorgrond.
102. C. de Jong, *Geschiedenis*, I, 95-101.
103. C. de Jong, 'De Nederlandse', 6.
104 C. de Jong, *Geschiedenis*, I, 100. G. Groenewegen, *Verzameling van vier en*

*tachtig Stuks Hollandsche Schepen* (Rotterdam, 1789) Catern C, plaat 12: Groenlandsvaarder uit Zee gekomen bezig met lossen. De sloep aan de galg, is beschilderd met golvende waterlijn.

105. Lieven Verschuier, Aankomst, sloep naast de walvisvaarder. Adriaan Salm, De walvisvloot van de Doornekroons op walvisvangst in het Noorden. 1702-1705, Rijksmuseum Nederlands Scheepvaart Museum, alle sloepen. Dirk P. Danser, Nederlandse bootschepen op walvisvangst, 18de eeuw, tegeltableau uit Oevenum, Föhr, Städtisches Museum, Flensburg. D. de Jong, H. Kobell en M. Salieth, *Nieuwe Beschrijving*, plaat 'De Walvischvangst': de sloep aan de galgen van het linker bootschip. G. Groenewegen, *Verzameling*, Catern C, plaat 12, 'Groenlandsvaarder uit zee gekomen bezig met lossen'. De sloep die aan de galg hangt, is beschilderd met een golvende waterlijn. Zie ook Wanda Oesau, *Schleswig-Holsteins Grönlandfahrt auf Walfisch fang und Robbenschlag* (Hamburg, 1937) 184.

106. Abraham Storck, Vijf Nederlandse, sloep links achter de walvis en de sloep uiterst links. Abraham Storck, Nederlandse walvisvaarders, sloep rechts.

107. A. van der Laan naar S. van der Meulen, *Qui Siccis*, twee sloepen rechts.

108. Adriaan Salm, Een vloot walvisvaarders, de sloep linksachter het bootschip 'De Faam', nabij de walvis. VD zijn de initialen van de commandeur Jan Dirksz. van der Velde. P. Dekker, *De laatste opbloei*, 303, nr. 7.

109. Jochem de Vries, Het bootschip 'Zaandam', sloep in het midden.

110. Anoniem 'Hoop op de Walvisvangst', alle sloepen. P. Dekker, *De laatste opbloei*, 322, nr. 74.

111. Jan Mooy, De bootschepen 'Eensgezindheid', beide sloepen op de voorgrond. Zij behoren tot de Groenlandvaarder 'Europa' die niet op de aquarel is afgebeeld. De 'Europa' behoorde tot de rederij Klaas Taan en Zonen te Zaandam en de commandeur was Meyndert Meeuw. P. Dekker, *De laatste opbloei*, 322, nr. 76

112. P. Dekker, *De laatste opbloei*, 320-32, nr. 72a, 72b. G. Groenewegen, *Verzameling*, catern C, plaat 12. 'Groenlandsvaarder'. De sloep die aan de galg hangt, voert in het (witte) cirkelsegment aan de voorsteven het jaartal 1789, d.i. het jaar waarin de prent werd gegraveerd.

113. P. Dekker, *De laatste opbloei*, 306, nr. 24. Bij de bespreking van een anoniem tegeltableau, stelt de auteur dat het jaartal en de drie initialen DID misschien betrekking hebben op de tegelschilder Dirk Danser. Dit is evenwel twijfelachtig, want de schilder heette Dirk P. Danser. Tegeltableau, Walvisvaarder bij het flensen van een walvis, 1754, Städtisches Museum, Flensburg. Sloep bij de walvis. Op een ander tegeltableau, staan op één van de sloepen de letters KH en die hebben geen betrekking op de rederij of de commandeur van de twee afgebeelde schepen. Ook hier zouden dit de initialen van de schilder kunnen zijn. P. Dekker *De laatste opbloei* 316, nr. 54. Tegeltableau 'De bootschepen 'D'Byekorf', sloep rechts. G. Groenewegen, *Verzameling*, catern C, plaat 12, 'Groenlandsvaarder'. De sloep die aan de galg hangt, voert in het (witte)cirkelsegment het jaartal 1789, d.i. het jaar waarin de prent werd gegraveerd.

114. Anoniem, Bootschip 'Hoop op de Walvisvangst', 1784, waterverfschilderij, Friesen Museum, Wyk auf Fhr. Alle sloepen. Bijzonderheden over dit schilderij zie P. Dekker, *De laatste opbloei*, 322, nr. 74. I.D. Blaauw, Het bootschip 'De Heerlijkheid', alle sloepen. Jochem De Vries, Het bootschip 'Zaandam', alle sloepen. Anoniem (toegeschreven aan Cornelis Hoffelsz), De Groenlandvaarder ''t Witte Paard', alle sloepen. Jan Mooy, De bootschepen, alle sloepen. Jan Mooy, De Walvisch-Vangst, alle sloepen. Jan Mooy, Greenland whale fishery, alle sloepen.

115. Abraham Storck, Vijf Nederlandse fluiten, meerdere sloepen. Op het sloepje bij de walvisvaarder 'Willem Prins van Oranje' is de kop van de stevens rood. Abraham Storck, Walfang und Robbenschlag, alle sloepen. Abraham Storck, Amsterdamse walvisvaarders, alle sloepen. Abraham Storck, Nederlandse walvisvaarders, alle sloepen. I.D. Blaauw, Het bootschip 'De Heerlijkheid', sloep op voorgrond.

116. De sloepjes en het bootschip waar zij bij horen, werden enkele jaren geleden gerestaureerd door een amateur-restaurateur. In hoeverre de oorspronkelijke kleuren geëerbiedigd werden, is niet vast te stellen. Volgens de huidige beheerder waren de kleuren vóór de restauratie fletser en minder ruw afgewerkt (Meegedeeld door de heer W.M.G.H. Canisius, Den Helder).

117. D. de Jong, H. Kobel en M. Salieth, *Nieuwe beschrijving*, 37, schrijft 'vier tot acht in getal by ieder schip'.

118. C.G. Zorgdrager, *Bloeiende opkomst*, 348 Volgens C. de Jong, 'De Nederlandse', 11, lagen er twee harpoenen in de mik, maar dit wordt nergens door de iconografie bevestigd.

119. C.G. Zorgdrager *Bloeiende opkomst*, 348.

120. *Een Extraordinary Welgestoffeert Walvis-Vangers Gereedschap te Koop tot Amsterdam*, 1767, Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam.

121. *Een Extraordinary... te Koop tot Amsterdam*, 1791, Kendall Whaling Museum, Sharon, Mass.

122. *Een Extraordinary...Te Koop tot Westzaandam*, 1767, Rijper Museum 'In 't Houten Huis', De Rijp.

123. H. Mooy, *Naar Groenland*, 8-9., letter d = harpoen; letter e = fnits.

124. *Een Extraordinary...Te Koop tot Amsterdam*, 1788, Stichting Atlas van Stolk, Rotterdam.

125. *Een Extraordinary....Te Koop tot Westzaandam*, 1767, Rijper Museum 'In 't Houten Huis', De Rijp.

126. *Een Extraordinary...Te Koop tot Amsterdam*, 1772. Rijper Museum 'In 't Houten Huis', De Rijp. C. Alard, *Algemeene en Verbeterde Hollandsche Scheepsbouw* (Amsterdam, 1716) II, 62.

127. C. de Jong, *Geschiedenis*, I, 132, stelt dat het een zwaardere harpoen was die men niet ver hoefde te werpen.

128. C.G. Zorgdrager, *Bloeiende opkomst*, 348. D. de Jong, H. Kobell en M. Salieth, *Nieuwe Beschrijving*, 35.

129. C.G. Zorgdrager, *Bloeiende opkomst*, 348.

130. C. de Jong, *Geschiedenis*, I, 132, schrijft dat de stok met een lijntje aan de harpoenlijn is vastgemaakt, zodat hij na het inpalmen van de lijn uit het water kan worden gevist.

131. E. Kirkall naar S. van der Meulen, *The course of the whale after harpone is fixed in him*, Mezzotint, 1720, National Maritime Museum, Greenwich. De oorspronkelijk prent van S. van der Meulen werd herhaalde keren geplagieerd, o.m. door Bowles, ca. 1740. Een anonieme Deense zondagstekenaar maakte er een pentekening van en verving de Nederlandse vlag door een Deense: Anoniem, Whaler in the Artic, ca. 1730. M.V. en Dorothy Brewington, *Kendall Whaling*, 130, nr. 161. In *The American Neptune*, Pictorial Supplement IV, plate XXVI, wordt de prent uit ca. 1680 gedateerd. Waarschijnlijk stamt zij uit de eerste helft van de 18de eeuw.

132. Abraham Storck, Vijf Nederlandse fluiten, harpoen in de walvis op voorgrond, midden. Abraham Storck, Nederlandse walvisvaarders, harpoen in de walvis op middenplan.

133. C. de Jong, *Geschiedenis*, I, 130, en 155.

134. D. de Jong, H. Kobell en M. Salieth, *Nieuwe Beschrijving*, 35.

135. Al sedert 1772 werden in Engeland premies uitgeloofd om zowel de harpoen als het harpoengeweer te verbeteren. Dit gebeurde in het begin van de 19de eeuw door een wapensmid uit Hull. De schacht van de harpoen werd van kort achter de weerhaken tot even voor de achterkant in twee gespleten, zodat een lange sleuf voorhanden was waarin de ring voor de voorganger zat. De twee benen van de harpoen vormden aan de achterkant een knop die even dik was als het kaliber van het geweer. Deze harpoen had geen stok. E. Keble Chatterton, *Whalers*, 139-140.

136. C. de Jong, 'De Nederlandse', 11, meent dat de voorganger waarschijnlijk voorin de sloep in een kleine afgeschotte ruimte werd opgeschoten.

137. C.G. Zorgdrager, *Bloeiende opkomst*, 346. D. de Jong, H. Kobell en M. Salieth, *Nieuwe beschrijving*, 35; de lijnen waren 90 tot 100 vadem lang.

138. C.G. Zorgdrager, *Bloeiende opkomst*, 346.

139. C. de Jong, 'De Nederlandse', 11, meent dat het met verticale planken was afgeschut op de bodem van de sloep tussen de achterste doft en de achterplecht.

140. *Een Extraordinary...Te Koop tot Amsterdam*, 1762, Rijper Museum 'In 't Houten Huis', De Rijp. *Een Extraordinary...Te Koop tot Amsterdam*, 1767. *Een Extraordinary...Te Koop tot Amsterdam*, 1791.

141. J. Mooy, De bootschepen 'Eensgezindheid', beide sloepen. J. Mooy, De Walvisch-Vangst, sloep rechts op voorgrond.

142. Jochem de Vries, Het bootschip 'Zaandam' sloep rechts.

143. A. van der Laan naar S. van der Meulen, *Qui Siccis*, sloep rechts op voorgrond.

144. C. de Jong, 'De Nederlandse', 11, meent dat het voorhok met de twee voorlijnen midden in de sloep lag. In C.G. Zorgdrager, *Bloeiende opkomst*, 349, schrijft een 'ervaaren Dichter': 'Vijf lynen achter

in, en voor nog twee tot borg....'

145. C.G. Zorgdrager, *Bloeiende opkomst*, 349.
146. Abraham Storck, Vijf Nederlandse fluitschepen, harpoenier in de sloep links achter de walvis.
147. C.G. Zorgdrager, *Bloeiende opkomst*, 201.
148. C.G. Zorgdrager, *Bloeiende opkomst*, 197. C. Alard, Algemeene en Verbeterde, II, 63. vermeldt in een lijst van gereedschappen een partij walruslensen.
149. C.G. Zorgdrager, *Bloeiende opkomst*, 350.
150. C.G. Zorgdrager, *Bloeiende opkomst*, 283. C. Alard, *Algemeene en Verbeterde*, II, 63, noemt ook schietlensen.
151. P:P:v:S. *De Seldsaame*, op deze prent zijn twee lensen afgebeeld inbegrepen de lijn die er aan vast zit. Zij geeft een idee van zowel de plaats waar de lijn vast is als de lengte ervan.
152. C.G. Zorgdrager, *Bloeiende opkomst*, 350.
153. *Walvisvangers-Gereedschap*, 1792. *Een Extraordinary... Te Koop tot Amsterdam*, 1791.
154. C.G. Zorgdrager, *Bloeiende opkomst*, 350.
155. Abraham Storck, Nederlandse walvisvaarders, scène links.
156. P:P:v:S, *De Seldsaame*, de werplens links op het ijs. Een werplens die de beer rechts heeft getroffen. De overige jagers hanteren stootlensen. T. Wilson naar S. van der Meulen, *The Greenland*, de jager rechts gebruikt een werplens om een walrus te doden.
157. H. Mooy, *Naar Groenland*, op de plaat blz. 8-9 afgebeeld bij de letter q en daar 'Serdua of Mik' genoemd. A. van der Laan naar S. van der Meulen, *Qui Siccis*, op alle sloepen. A. van der Laan naar S. van der Meulen, *Groote Visscherij* prent nr. 7 'Seylen in 't Ys en soeken na de walvis'; alle sloepen prent nr. 1, 'De Walvis wort na boord geboegseerd of geroeyd': alle sloepen. Nederlands Scheepvaart Museum, Amsterdam.
158. S. Watson naar I.S. Müller, *Whaling*. ca. 1660. Twee sloepen op de voorgrond, National Maritime Museum, Greenwich.
159. Abraham Storck, Vijf Nederlandse fluitschepen, sloep links. Abraham Storck, Nederlandse walvisvaarders, sloep op de voorgrond.
160. *Een Extraordinary...Te Koop tot Amsterdam*, 762. *Een Extraordinary..Te Koop tot Westzaandam*, 1767. *Een Extraordinary...Te Koop tot Amsterdam*, 1772. *Een Extraordinary... Te Koop tot Amsterdam*, 1788. *Walvisvangers-Gereedschap*, 1792.
161. Johan Hinrich Röding, *Allgemeines Wörterbuch der Marine*. (Leipzig, 1793) II, kol. 430.
162. A. Salm, Een vloot walvisvaarders, sloep links op voorgrond.
163. C.G. Zorgdrager, *Bloeiende opkomst*, 237.
164. D. de Jong, H. Kobell en M. Salieth, *Nieuwe Beschrijving*, 39.
165. H. Mooy, *Naar Groenland*, 8-9, letter f.
166. C.G. Zorgdrager, *Bloeiende opkomst*, 352-353.
167. C.G. Zorgdrager, *Bloeiende opkomst*, 346.
168. *Een Extraordinary...Te Koop tot Amsterdam*, 1791.
169. S. Watson naar I.S. Müller, *Whaling*.
170. C.G. Zorgdrager, *Bloeiende opkomst*, 367.
171. *Een Extraordinary...Te Koop tot Amsterdam*, 1767. *Een Extraordinary...Te Koop tot Westzaandam*, 1767. *Een Extraordinary...Te Koop tot Amsterdam*, 1788. *Walvisvangers-Gereedschap*, 1792.
172. *Een Extraordinary...Te Koop tot Amsterdam*, 1762.
173. Wigerius Vitringa, Walvisvaarders op berenjacht in het Noorden, ca. 1700. National Maritime Museum, Greenwich. Afbeelding: Donald Macintyre, *Zeilvaart 1520-1914*. (Den Haag, 1971), 203.
174. C.G. Zorgdrager, *Bloeiende opkomst*, 336. C. Alard, *Algemeene en Verbeterde* II, 63, somt bij het gereedschap '3, 4, 6 raadjes' en '2 sloes (sic = sloeps) masten, talies, Zijltjes' op.
175. S. Watson, naar I.S. Müller, Whaling. De twee sloepen nabij de walvis en de sloepen die onder zeil een walvis boegseren.
176. *Walvisvangers-Gereedschap*, 1793.
177. *Een Extraordinary...Te Koop tot Westzaandam*, 1767. *Een Extraordinary...Te Koop tot Amsterdam*, 1762.
178. *Een Extraordinary...Te Koop tot Amsterdam*, 1791.
179. *Een Extraordinary...Te Koop tot Westzaandam*, 1767. *Walvisvangers-Gereedschap*, 1792.
180. *Een Extraordinary...Te Koop tot Amsterdam*, 1791.
181. Nicolaes Witsen, *Architectura Navalis*, 191-201. Cornelis van Yk, *De Nederlandsche*, 271-275.
182. C.G. Zorgdrager, *Bloeiende opkomst*, 285.
183. Reinier Nooms, *Verscheijde Schepen en Gesichten van Amstelredam, Amsterdam z.j. (ca. 1652)*. Facsimilé, Amsterdam 1970, pl. b7: 'De Swarte Beer een Groenlands Vaarder'.



184. Zie noot 73 en 74.
185. De auteurs van de bijschriften van Nooms' prenten in de facsimilé-uitgave, laten enige twijfel doorschemeren omtrent de juistheid van de voorstelling, o.i. ten onrechte.
186. *Een Extraordinary...Te Koop tot Amsterdam*, 1791.
187. C.G. Zorgdrager, *Bloeiende opkomst*, 129.
188. *Een Extraordinary..Te Koop te Westzaandam*, 1767. *Een Extraordinary..Te Koop tot Amsterdam*, 1791.
189. C. Alard, *Algemeene en verbeterde*, II, 62. *Een Extraordinary..Te Koop tot Amsterdam*, 1767. *Een Extraordinary...Te Koop tot Amsterdam*, 1772. *Een Extraordinary ....Te Koop tot Amsterdam*, 1788. *Walvisvangers-Gereedschap*, 1792.
190. H. Mooy, *Naar Groenland*, 8-9, letter O
191. E. Kirkall naar S. van der Meulen, *The whale dives under the ice*, ca. 1700, National Maritime Museum, Greenwich.
192. Roelof van der Salm, Een vloot walvisvaarders, rechts.
193. Adriaan Salm, een vloot walvisvaarders, links.
194. H. Mooy, *Naar Groenland*, 8-9, letter t.
195. C.G. Zorgdrager, *Bloeiende opkomst*, 348. In L.R. Koolemans Beynen, *De reis der Pandora naar de Noordpoolgewesten in de zomer van 1875*. (Amsterdam, 1876) 87, worden ijsankers beschreven. Een afbeelding van 19de eeuwse ijsankers is te vinden in James Lamont, *Yachting in the Arctic Seas; or Sporting Adventures in the Northern Seas* (Londen, 1876) 98. Medegedeeld door de heer Willem J.F. Mörzer Bruyns, Amsterdam.
196. *Een extraordinary...Te Koop tot Amsterdam*, 1767. *Een Extraordinary...Te Koop tot Amsterdam*, 1788. *Een Extraordinary ...Te Koop tot Amsterdam*, 1791. *Walvisvangers-Gereedschap*, 1792. In dit stuk staat een 'naushaak met een S' vermeld.
197. *Een Extraordinary...Te Koop tot Amsterdam*, 1767. *Een Extraordinary...Te Koop tot Amsterdam*, 1791. *Walvisvangers-Gereedschap*, 1792.
198. C. Alard, *Algemeene en verbeterde*, II, 62.
199. *Een Extraordinary...Te Koop tot Amsterdam*, 1762. *Een Extraordinary...Te Koop tot Amsterdam*, 1772. *Een Extraordinary ...Te Koop tot Amsterdam*, 1788. *Een Extraordinary...Te Koop tot Amsterdam*, 1791. *Walvisvangers-Gereedschap*, 1792.
200. C.G. Zorgdrager, *Bloeiende opkomst*, 336.
201. Nicolaes Witsen, *Architectura Navalis*, 554.
202. A. van der Laan, naar S. van der Meulen, *Qui Siccis*, één sloep op voorgrond, twee op achtergrond. A. van der Laan naar S. van der Meulen, *Groote Visscherij*, prent nr. 1, 'Seylen in 't Ys', alle sloepen. prent nr. 7 'De walvis wort', alle sloepen. C. de Jong, 'De Nederlandse', 10, meent dat de kleedjes misschien op de roeidoften werden gespijkerd.
203. C.G. Zorgdrager, *Bloeiende opkomst*, 350. C. de Jong, 'De Nederlandse', 19, stelt dat de geus, sjouw of wimpel in de top van de grote mast werd gehesen om aan te geven dat de sloepen een vis hadden geschoten en de anderen daarvan moesten wegblijven.
204. J. Mooy, De bootschepen 'Eensgezindheid', beide sloepen op voorgrond.
205. E. Keble Chatterton, *Whalers and whaling* (Londen, 1930), 140.
206. *Een Extraordinary..Te Koop tot Amsterdam*, 1762. *Een Extraordinary...Te Koop tot Amsterdam*, 1772. *Een Extraordinary ..Te Koop tot Amsterdam*, 1788. *Walvisvangers-Gereedschap*, 1792. C. de Jong, *De Nederlandse*, 10, schrijft dat in iedere sloep 3 ijsbomen voorhanden waren.
207. Een prent van S. Watson naar I.S. Muller Whaling, toont twee sloepen waarin een vrij zware boom met een haak ligt, te zwaar om een bootshaak te zijn. Mogelijk zijn dit ijshaken.
208. C. Alard, *Algemeene en verbeterde*, II, 62.
209. C. de Jong, 'De Nederlandse', 10.
210. De heer Thedo Fruithof, conservator bij het Rijksmuseum Zuiderzeemuseum te Enkhuizen, veronderstelt dat burvaatjes gevuld waren met burr, wat katoen- of wolafval betekent. Dat afval zou naar zijn mening gebruikt zijn geweest voor het kalfaten van de sloepen, een hypothese die zeer aanvaardbaar is.
211. *Een Extraordinary...Te Koop tot Amsterdam*, 1762. *Een Extraordinary..Te Koop tot Westzaandam*, 1767. *Een Extraordinary...Te Koop tot Amsterdam*, 1791.
212. Lieven Verschuier, Aankomst, de sloep naast en die aan de kop van de fluit. A. Salm, Een vloot walvisvaarders, sloep links bij het ijsveld. R. van der Salm, Walvisvaart, sloep links en rechts bij het ijsveld.
213. Meegedeeld door de heer B. Lap, conservator van het Zee- en Scheepvaartmuseum,

Den Hoorn, Texel.
214. C.G.Zorgdrager, *Bloeiende opkomst*, 241.
215. C. de Jong, *Geschiedenis*, II, 70.
216. C. de Jong, *Geschiedenis*, I, 125.
217. C.G. Zorgdrager, *Bloeiende opkomst*, 129.
218. Cornelis Claesz van Wieringen, Dutch bay whaling, links van de twee voor anker liggende schepen. Jacob F. De Vries, Een vloot Nederlandse, uiterst rechts op achtergrond. Anoniem, Nederlandse walvisvaarders, uiterst links en rechts van het spiegelschip.
219. Reinier Nooms, *Verscheijde*, Alle walvisvaarders, die zijn afgebeeld op de hier genoemde schilderijen uit het eerste driekwart van de 17de eeuw, zijn bewapend.
220. Anoniem, Een vloot N›derlandse. Lieven Verschuier, Aankomst.
221. P:P:v:S. *De Seldsaame*, het fluitschip uiterst rechts.
222. Adriaan Salm, Dutch whaling fleet naar Greenland. Nederlandse walvisvloot bij Groenland. Kendall Whaling Museum, Sharon, Mass. Het spiegelschip 'Hollandia', uiterst rechts. Afbeelding M.V. en Doroty Brewington, *Kendall Whaling*, 8.
223. C.G. Zorgdrager, *Bloeiende opkomst*, 241.
224. C.G. Zorgdrager, *Bloeiende opkomst*, 338.
225. C. de Jong, 'De Nederlandse', 12 , meent, zich steunend op Britse afbeeldingen, dat de galg op stutten steunt die op het achterdek waren opgericht, zodat hij hoger lag dan de verschansing of de reling. Die zou te zwak zijn om deze balk met de sloepen te dragen. De balk lag dan zo hoog dat men er gebukt onderdoor kon om het achterschip te bereiken. Op zekere Britse schepen werd de balk inderdaad op vertikale stutten gelegd, maar die waren wel tegen de buitenkant van het schip bevestigd (Franciscas Ambrosi naar Robert Dodd, *The Greenland Whale Fishery*, 1789, Schiffahrtsmuseum der Oldenburgischen Weserhäfen, Brake). Een op hoge stutten liggende galg is eveneens afgebeeld op een schilderij van Jochem de Vries, Het bootschip 'Zaandam', waarop links een aldus uitgeruste kat is te zien. De stutten staan op het boord. In beide gevallen gaat het om schepen met een laag achterschip. Daarom worden de galgen hoger geplaatst opdat de sloepen niet te laag tegen de waterspiegel zouden hangen. Op een fluit of een bootschip hoeft deze schikking niet, want die schepen zijn aanzienlijk hoger. Toch waren er die met hoger gelegen galgen waren ingericht.
226. A. de Blois, Groenlandvaarder in de IJszee. Ca. 1683. H. Mooy, *Naar Groenland*. Abraham Storck, Nederlandse walvisvaarders, alle schepen. Abraham Storck, Vijf Nederlandse fluiten, twee fluiten. Lieven Verschuier, Aankomst, de fluit rechts. A. van der Laan naar S. van der Meulen, *Qui Siccis*, het bootschip rechts.
227. Abraham Storck, Nederlandse walvisvaarders, alle schepen.
228. C.G. Zorgdrager, *Bloeiende opkomst*, 335.
229. Adriaan Salm, Het bootschip 'Schielant' en andere bootschepen op walvisvaart in het Noorden. Visserijmuseum, Vlaardingen. Anoniem, Bootschip 'Hoop op de Walvisvangst. Jan Mooy, De bootschepen 'Eensgezindheid, de sloep aan de galg van de 'Eensgezindheid' (links). Jan Mooy, De Walvisch-Vangst, de sloep aan het bootschip 'Jager' (links), de talies aan het bootschip 'Groenlandia' (rechts).
230. Adriaan Salm, Dutch whaling fleet, het spiegelschip 'Hollandia' rechts. Adriaan Salm, Een vloot walvisvaarders, het bootschip 'De Faam' op de voorgrond.
231. Jan Mooy de bootschepen 'Eensgezindheid', het bootschip 'Zaandam' (rechts).
232. Abraham Storck, Vijf Nederlandse fluiten, alle schepen. Abraham Storck, Nederlandse walvisvaarders, alle schepen.
233. Lieven Verschuier, Aankomst, de fluit rechts.
234. Anoniem, Fluit van de Rijp.
235. I.D. Blaauw, Het bootschip 'De Heerlijkheid'.
236. Jan Mooy, De bootschepen 'Eensgezindheid', 1805.
237. Model van de walvisvaarder 'Nancy', 1850, Nationaal Scheepvaartmuseum, Antwerpen.
238. Jan Mooy, De bootschepen 'Eensgezindheid', het bootschip 'Zaandam' (rechts).
239. Jochem de Vries, Het bootschip 'Zaandam'
240. Jochem de Vries, het bootschip 'Zaandam' Jan Mooy, de bootschepen 'Eensgezindheid', het bootschip 'Eensgezindheid' (links). D. de Jong, H. Kobell en M. Salieth, *De Walvischvangst*, het bootschip links. G. Groenewegen, *Verzameling*, catern E, plaat 11, 'Groenlandsvaarder zeylende van de wind'.
241. Jochem de Vries, Het bootschip 'Zaandam'.
242. Adriaan Salm, Het bootschip 'Schielant', met vertikale balk. Adriaan Salm een vloot walvisvaarders met vertikale balk. Jochem de Vries, Het bootschip 'Zaandam' Dirk P. Danser, Nederlandse bootschepen, zonder vertikale balk. R. van der Salm, Walvisvaart, zonder vertikale balk (voorgrond).
243. Adriaan Salm, Dutch whaling, het spiegelschip rechts. Jan Mooy, De bootschepen 'Eensgezindheid', het bootschip 'Frankendaal' (midden). Anoniem, Nederlands bootschip, 1751, tegeltableau uit de woning van Pieter C. Sorgdrager, schipper van het bootschip 'Bardice Welvaren', Oudheidkamer van de Stichting 'De Ouwe Polle', Oosterlaan-Hollum, Ameland. Het schip ligt voor anker.
244. J. van Beylen, *Vlaamse maritieme achterglasschilderijen* (Antwerpen, 1981) 11.
245. P. Dekker, *De laatste opbloei*, 141-142.
246. *Een Extraordinary...Te Koop tot Amsterdam*, 1788.
247. Hervormde Kerk te Huisduinen. Indien de davits oorspronkelijk zijn kan het model niet uit 1787 stammen, want deze inrichting werd eerst in de 19de eeuw uitgevonden.
248. C. de Jong, 'De Nederlandse', 13 verwijst naar W. Scoresby, *An account*, waaruit blijkt dat de davits in 1813 op twee Britse schepen in gebruik werden genomen. Met de vermelding, dat de sloepen dan niet *boven* maar *naast* elkaar werden opgehangen, wordt wel bedoeld dat *ze achter* elkaar werden opgehangen. James Lee *The masting and rigging of the English ship of war 1625-1680* (Greenwich, 1979) 33, stelt, dat de davits tegen 1810 algemeen op Engelse (oorlogs)schepen in gebruik werden genomen.

# Aan boord van de 'Willem Barendsz.'
## Enkele sociale aspecten van de Nederlandse walvisvaart, 1946-1964.[1]

*A. M. C. van Dissel en J. E. Oosterling*

In het eerste kwart van de twintigste eeuw hebben zich in het walvisvaartbedrijf belangrijke veranderingen voorgedaan.[2] Om te beginnen was daar de introductie van het fabrieksschip (walvismoederschip of 'factory-ship'), dat later door de bouw van een sleephelling of 'slipway' in het achtersteven aanzienlijk werd verbeterd. Langs de slipway werd de walvis, gedood door een jager (vangboot of 'catcher'), aan dek getrokken, zodat het kadaver volledig en zelfs onder ruwe weersomstandigheden kon worden verwerkt tot traan en vleesmeel. Het flensen van de walvis geschiedde op het achterste deel van het slachtdek, dat flensdek wordt genoemd. Vervolgens ontdeed men op het voorste deel van het slachtdek (vlees- of lemdek) het karkas van zijn vlees.

Wilde een moderne walvisvaart-expeditie, bestaande uit een fabrieksschip en verscheidene jagers, rendabel zijn, dan moesten de walvissen in groten getale worden gevangen. Een lonende vangst bleek echter in de Noordelijke wateren niet meer mogelijk, doordat de walvisjacht hier eeuwenlang te intensief was beoefend. Een en ander heeft ertoe geleid, dat het centrum van de moderne walvisvaart kwam te liggen in de walvisrijke wateren rond het Antarctisch gebied. Een andere, niet minder opmerkelijke verandering was de sterk gestegen vraag naar walvistraan. In het begin van de twintigste eeuw was het hardingsproces uitgevonden, waardoor traan als spijsvet kon worden gebruikt. Traan werd nu een belangrijke grondstof voor de margarine-industrie, wat de walvisvaart een bredere economische grondslag gaf. De Antarctische walvisvaart, waarin Engeland en Noorwegen een leidende rol speelden, beleefde vooral na de Eerste Wereldoorlog een bloeiperiode. Zo steeg het aantal fabrieksschepen van zes in het vangstseizoen 1917/18 tot 41 in 1930/31.[3]

Nederland had in de negentiende eeuw de walvisvaart gestaakt, nadat diverse pogingen tot modernisering van de vangst op niets waren uitgelopen. Sedertdien moest Nederland de benodigde traan uit het buitenland importeren, hetgeen aanvankelijk niet als een bezwaar werd gezien. De financiële positie van Nederland was sterk genoeg om op de internationale traanmarkt als koper op te treden, terwijl de regelmatige aanvoer van plantaardige vetten uit Nederlands-Indië ervoor zorgde, dat de binnenlandse traanbehoefte beperkt bleef. De Tweede Wereldoorlog bracht evenwel verandering in deze gunstige situatie. Door de achteruitgang van de veestapel en het tekort aan veevoeder was de boterproduktie sterk verminderd, zodat de vraag naar margarine steeg. Voorts was de produktie van plantaardige vetten in Nederlands-Indië tot ver beneden het vooroorlogse peil gedaald. Mede gezien de zwakke deviezenpositie van Nederland was de behoefte aan een eigen walvisvaart nu groter dan ooit![4]



Op grond van bovengenoemde overwegingen werd op 22 februari 1946 de Nederlandse Maatschappij voor de Walvisvaart N.V. opgericht, die voor het seizoen 1946/47 de 'Willem Barendsz' - een tot fabrieksschip verbouwde tanker uit Zweden - en een achttal jagers in de vaart bracht. De Amsterdamse cargadoors- en expediteursfirma Vinke & Co, door de Maatschappij benoemd tot directie, trachtte in Noorwegen ervaren walvisvaarders aan te werven, maar ondervond hierbij nogal wat problemen. De Noorse regering had namelijk op 21 december 1945 een verordening uitgevaardigd, waarin het aan Noorse onderdanen werd verboden deel te nemen of hulp te bieden aan buitenlandse walvisvaart-expedities. Alleen met exorbitant hoge gages wist Vinke & Co Noorse harpoeniers ertoe te bewegen het verbod te overtreden. Uiteindelijk vertrok de 'Willem Barendsz' op 27 oktober 1946 vanuit IJmuiden naar de Antarctische wateren.[5]

*De 'Willem Barendsz.' in bedrijf (1946/1947), met op de voorgrond een geladen harpoenkanon. (Fotocollectie G. Warnderink Vinke)*

De Maatschappij zou tussen 1946 en 1964 in totaal achttien expedities uitrusten. De 'Willem Barendsz' voer altijd via Kaapstad naar de Zuidelijke IJszee, waar de walvisjacht gewoonlijk tussen 55 en 70 graden Z.B. ten westen of ten oosten van de Kaap werd bedreven.[6] In 1951 liet de Maatschappij ter vervanging van de 'Willem Barendsz' op de werven van Wilton-Feijenoord een nieuw fabrieksschip bouwen. Toen echter dit schip, eveneens 'Willem Barendsz' genoemd, in 1955 in de vaart kwam, was de naoorlogse walvisvaart door overbevissing al over haar hoogtepunt heen. Na jaren van teleurstellende vangstresultaten viel in 1964 dan ook het doek over de Nederlandse walvisvaart. De Maatschappij staakte haar activiteiten en verkocht de 'Willem Barendsz' aan een Zuidafrikaanse visserijmaatschappij.

De opvarenden van de 'Willem Barendsz' vormen het onderwerp van dit artikel. Wij willen hierin vooral het structurele belichten en minder het individuele. Zo zullen wij geen bijzondere aandacht besteden aan de eerste expeditie van de 'Willem Barendsz,' omdat zij in vele opzichten geen representatief beeld geeft van het leven aan boord. De expeditie van 1946/47 was pionierswerk, een grote uitdaging. De slechte sociale en hygiënische toestanden die tijdens deze reis aan boord hebben geheerst, zijn bovendien door scheepsarts A. Melchior zeer uitvoerig beschreven in een geëngageerd reisverslag, getiteld *De eerste walvisvaart van de 'Willem Barendsz.'*[7] Het hierna volgende verhaal is te beschouwen als een aanvulling op het vorig jaar verschenen artikel van J. R. Bruijn, 'De Nederlandse Maatschappij voor de Walvisvaart, 1946-1967' (*Economisch- en Sociaal-Historisch Jaarboek*, deel 48, 1985, p. 233-257). Allereerst wordt een beschrijving gegeven van het leven en werk op de jagers en het fabrieksschip. Vervolgens besteden wij aandacht aan de geografische herkomst, het verloop en de verdiensten van de opvarenden. Het geheel ronden wij af met een slotbeschouwing.

*Aan boord van de jagers*

De 'Willem Barendsz' werd op de walvisgronden vergezeld door een jagervloot van acht à achttien schepen. Deze vloot bestond voor het merendeel uit korvetten, die tot catcher waren verbouwd. Een jager, voortgestuwd door een stoommachine of explosiemotor, kon een hoge snelheid ontwikkelen en was gemakkelijk manoevreerbaar. Bij de verbouwing was de boeg verhoogd, opdat de harpoenier ('gunner') geen hinder had van de opslaande golven. Voorts was tussen de brug en de voorplecht een loopplank aangebracht. Enkele jagers namen niet deel aan de vangst, maar fungeerden als boeiboot. Zij hadden tot taak de gedode walvissen naar het fabrieksschip te brengen.[8] De jagers vormden met het fabrieksschip een samenhangend geheel. Om de zes à tien dagen kwamen zij langszij de 'Willem Barendsz' om voedsel, drank en brandstof in te nemen. Men onderhield daarnaast op geregelde tijden radiotelefonisch contact met de 'Willem Barendsz,' opdat het moederschip zijn positie ten opzichte van de jagers zo gunstig mogelijk kon bepalen. Aanvankelijk voeren de jagers in de nabijheid van de 'Willem Barendsz.' Later was echter de walvispopulatie zo ver teruggelopen, dat zij een grote, brede waaier vormden, tientallen mijlen van het fabrieksschip verwijderd.[9]

De bemanning van een jager bestond uit veertien à twintig opvarenden, afkomstig uit verschillende landen. De grootste groep werd gevormd door niet-blanke Zuidafrikanen, die veelal het beroep van stoker, matroos of bediende uitoefenden. De machinisten en stuurlui waren Nederlanders en de gunner, tevens kapitein van zijn jager, was bijna altijd een Noor.[10] De opvarenden vormden een



*De AM 3 in de Zuidelijke IJszee met een walvis langszij.*
*(Foto Jan P. Strijbos; fotocollectie G. Warnderink Vinke)*

kleine, hechte gemeenschap, die zelf haar gedragsregels vaststelde. Anders dan op het fabrieksschip werd op de jagers bijvoorbeeld het gebruik van alcohol niet gecontroleerd. Ook de werktijden regelde men naar eigen inzicht. Weliswaar gold op de jagers een wachtsysteem van vier uur, doch in de praktijk was de inzet van alle opvarenden noodzakelijk, zodra er een walvis was waargenomen. Een goede sfeer en samenwerking waren noodzakelijke voorwaarden voor een succesvolle jacht.

Tijdens de jacht werden de belangrijkste functies bekleed door de matroos in het kraaienest, de gunner en de stuurman.[11] De matroos in het kraaienest, die vanwege het koude klimaat elk uur werd afgelost, kon vanaf zijn hoge positie de dampwolk van een walvis op grote afstand waarnemen. Vooral de Zuidafrikaanse opvarenden waren hierin zeer bedreven.[12] Had de uitkijk eenmaal een 'blow' gesignaleerd, dan stevende de jager met volle kracht op zijn doel af. Intussen begaf de gunner zich over de loopbrug naar het harpoenkanon op de voorplecht. Een ervaren gunner kon al op een afstand van 200 meter de soort en de grootte van de walvis vaststellen. Bij voorkeur schoot hij geen harpoen naar ondermaatse en lacterende (= zogende) walvissen, want de International Whaling Commission, waarvan Nederland sinds 1946 lid was, verbood het schieten van deze dieren en de Maatschappij gaf hiervoor geen vangstpremie. Twee inspecteurs, door het Ministerie van Landbouw en Visserij aangesteld, hielden toezicht op de naleving van de regels. Een teveel aan overtredingen leidde soms tot ontslag. Het laat zich dan ook raden, dat

de gunners niet erg gesteld waren op de aanwezigheid van de controleurs.[13]
Opgeschrikt door het geluid van de jager, sloeg de walvis op een wilde vlucht, waarbij hij steeds korter onder water bleef. Een goede matroos kon vanuit het kraaienest schatten waar de walvis boven water zou komen en zodoende de gunner waarschuwen. De gunner gaf op zijn beurt bevelen aan de stuurman. Soms vergde het uren alvorens het opgejaagde dier onder de juiste hoek en op de juiste schootsafstand (30 tot 50 meter) voor de loop van het harpoenkanon kwam. Een eerste schot werd pas gewaagd, als de trefkans optimaal was. De walvis was na het eerste schot meestal niet direct dood en vluchtte met grote snelheid onder water. De gunner gaf voortdurend aanwijzingen aan de stuurman en de machinist aan de stoomlier, opdat de walvis niet werd verspeeld. Ongeveer 6% van de geschoten walvissen ging verloren door een breuk in de vanglijn of het loswerken van de harpoen.[14] Bleef een 'break' uit, dan schoot de gunner nog een tweede harpoen, de zogenoemde 'killer,' in het gewonde dier. De gedode walvis werd hierna met lucht opgepompt, zodat hij bleef drijven. Vervolgens werd het kadaver door een boeiboot naar het fabrieksschip gesleept.

*Aan boord van het fabrieksschip*
Het walvisfabrieksschip ontleende zijn karakteristieke voorkomen aan de ver naar voren gebouwde brug, het midscheeps geplaatste lierendekhuis en de slipway in de achtersteven. Het hoofddek werd door de middenbrug verdeeld in een flens- en lemdek. Tijdens het jachtseizoen waren deze dekken met een houten vloer bedekt, die op de terugreis werd afgebroken. Onder het hoofddek bevond zich de eigenlijke fabriek, waar in grote ketels het walvisspek tot traan werd gekookt. In tegenstelling tot de oude 'Willem Barendsz' (10.635 bruto reg. ton) bezat de nieuwe 'Willem Barendsz' (26.830 bruto reg. ton) voorzieningen voor het vervaardigen van vleesmeel en vitamine-olie. In 1959 werd ook nog een diepvriesinstallatie voor walvisvlees aan boord geplaatst.[15]
De bemanning van de 'Willem Barendsz' varieerde van 244 tot 455 koppen. De Nederlanders waren het talrijkst en werkten voornamelijk in de fabriek en in de nautische en civiele dienst. Voorts waren er groepen Zuidafrikanen, Noren, Spanjaarden en Duitsers. Men werkte tijdens het jachtseizoen in een tweeploegendienst van twaalf uur. Vooral op het slachtdek was het werk zwaar en smerig.

*Een opgeblazen walvis met vlag en radarreflector. De walvissen werden door de jagers 'in vlag gelegd' en op de 'Willem Barendsz' in kaart gebracht, waarna de boeiboten de dieren verzamelden. (Fotocollectie A. J. Veldkamp)*



*Flensers aan het werk op het flensdek: de walvis is bijna ontspekt. (Fotocollectie G. Warnderink Vinke)*

In verband met het laatste is het illustratief, dat de rijksinspecteurs stage liepen in een abattoir te Utrecht 'om te wennen aan het bloed en de stank.'[16] Op het flensdek werd de walvis volgens een vast patroon ontspekt.[17] Eerst sneden de flensers grote lappen spek los, die vervolgens door stoomwinches van de walvis werden getrokken. De speksnijders sneden de lappen spek in stukken en versleepten ze naar de stortgaten van de kookketels. De kop en de staart werden losgehakt en naar het voordek getransporteerd. Tenslotte werd het ontspekte kadaver door een winch naar het lemdek getrokken. Op het zogenoemde lemdek werd het kadaver geheel ontleed. Vleessnijders en lemmers sneden het vlees van het karkas los en stortten het in de vleeskokers. De ingewanden daarentegen werden via grote openingen in de verschansing overboord gezet. Beenzagers doorsneden de ribben, wervelkolom en schouderbladen. Nadat deze skeletdelen in stukken waren gezaagd, werden zij in de beenkokers neergelaten.
Een walvis kon op het slachtdek in een uur volledig worden verwerkt. Een goede samenwerking tussen de fabriek en het slachtdek was hierbij noodzakelijk, daar anders het spek en de beenderen zich rond de vulgaten ophoopten. Door het snelle proces van ontbinding en het daarmee gepaard gaande kwaliteitsverlies van de traan moest het kadaver binnen 33 uur verwerkt worden. De verwerkingscapaciteit van 20 kadavers per etmaal op de oude 'Willem Barendsz' bleek te klein en de vangst moest geregeld worden stopgezet.[18] De nieuwe 'Willem Barendsz,' die twee walvissen tegelijk kon verwerken, had een grotere verwerkingscapaciteit: 60 kadavers per etmaal. Iedere walvisvaartexpeditie mocht net zo lang walvissen vangen totdat het door de International Whaling Commission vastgestelde vangstquotum was bereikt. Elk fabrieksschip was verplicht wekelijks en

op het laatst zelfs dagelijks de vangstcijfers aan het Bureau of International Whaling Statistics in Sandefjord (Noorwegen) te melden.[19]
De belangrijkste taak van de fabriek was de traanwinning; vleesmeel, vitamine-olie en walvisvlees voor honde- en kattevoer waren slechts bijprodukten. In de fabriek werd het walvisspek eerst gewassen en gekookt. Vervolgens werd de vette substantie in separatoren en bezinktanks gezuiverd tot traan. De traan werd tenslotte bemonsterd en, afhankelijk van de kwaliteit, naar een bepaalde ladingtank gepompt.[20] Men gebruikte de ladingtanks afwisselend voor de opslag van brandstof en traan. Halverwege het seizoen zorgden een of twee tankers voor de aanvulling van de brandstof, waarna zij de tot dan toe geproduceerde traan overnamen. Voordat de traan in een ladingtank kon worden opgeslagen, moest deze door een speciale werkploeg grondig gereinigd worden. Zij bespoten alle wanden met kokend water en roftas, een mengsel van krijt, waterglas, water en soda. De traan werd nu in de tanks gepompt voor vervoer naar Nederland.[21]

*De geografische herkomst van de bemanning*

Uitgangspunt bij het onderzoek naar de herkomstgebieden van de opvarenden waren de bemanningslijsten van de 'Willem Barendsz,' die zich bevinden in het archief van de firma Vinke & Co te Amsterdam. De op basis van deze lijsten vergaarde gegevens werden zo mogelijk aangevuld met gegevens uit de expeditie-rapporten van de rijksinspecteurs en de notulen van de raad van commissarissen.[22]
Tabel 1 geeft de herkomst van alle opvarenden weer naar nationaliteit. Daaruit blijkt dat Nederlanders en Zuidafrikanen overheersten in de samenstelling van de bemanning. Daarnaast waren er belangrijke groepen Noren, Duitsers en Spanjaarden. Opvallend is dat de getalsverhouding tussen Nederlandse en buitenlandse schepelingen tot en met het seizoen 1954/55 vrij constant was, namelijk ca. 3 : 2. Het Nederlandse aandeel liep echter terug in de periode van de nieuwe 'Willem Barendsz'; een daling die zó sterk was, dat de Zuidafrikanen vanaf 1961/62 de grootste groep vormden.
De verschuiving ten gunste van de Zuidafrikanen was een welbewuste keus van de Maatschappij. Zuidafrikanen kregen namelijk minder gage dan Nederlanders en aangezien de afschrijving van de nieuwe 'Willem Barendsz' een zware last vormde, temeer daar de vangstresultaten tegenvielen, was elke bezuiniging op de arbeidskosten een belangrijke zaak. Zuidafrikaanse arbeidskrachten waren goedkoper, omdat zij per dag werden betaald en de reis Nederland-Kaapstad vice versa niet hoefden mee te maken. Nederlandse walvisvaarders daarentegen ontvingen vanaf het begin van de jaren vijftig voor zeven maanden gage, ongeacht de duur van de expeditie.[23]
Wij willen nu een onderscheid maken tussen de bemanning van het fabrieksschip en die van de jagers. Zoals tabel 2 laat zien, werd op het fabrieksschip de grootste groep gevormd door de Nederlanders. Hun inbreng lag tot en met het seizoen 1955/56 rond de 80%, doch nadien nam dit percentage geleidelijk af tot ongeveer 47% in 1963/64. De tweede groep in volgorde van grootte was die van de Zuidafrikanen. In de periode van de oude 'Willem Barendsz' schommelde hun aandeel tussen de 15 en 20%, waarna een sterke stijging volgde tot ca. 38% tijdens de laatste drie expedities. Zuidafrikaanse walvisvaarders waren voor het grootste deel werkzaam op het slachtdek, waar zij onder meer het walvisspek naar de kookketels versleepten. Het aandeel van de Noren was opmerkelijk klein. Bedroeg het tijdens de eerste expeditie nog 18,9% , daarna kwam het percentage niet meer boven de 1,1% . Het verbod aan Noren om aan buitenlandse walvisvaart-expedities deel te nemen - de Noorse regeringsverordening van 21 december 1945 - was een belangrijke reden voor hun geringe deelname. Voorts was op de eerste reis de samenwerking met Noren

*Vleessnijders, lemmers en beenzagers ontleden het walviskadaver op het vlees- of lemdek. (Foto Jan P. Strijbos; fotocollectie G. Warnderink Vinke)*

*Opvarende Gerrit Blom met de harpoen waarmee op 17 december 1946 door de Nederlanders de eerste vinvis sinds een eeuw geschoten werd. De smid aan boord van de 'Willem Barendsz' smeedde de kromgebogen harpoen weer recht voor nieuw gebruik. (Foto Jan P. Strijbos; fotocollectie Rijksmuseum Nederlands Scheepvaartmuseum te Amsterdam)*

die het verbod genegeerd hadden, zeer slecht verlopen. De meeste Noren hadden toen door hun ongedisciplineerde optreden - dronkenschap, vechtpartijen - volkomen gefaald, zodat de Maatschappij zich gedwongen zag hun aantal op de volgende reizen tot een minimum te beperken.[24] Interessant is tenslotte de inbreng van Duitsers en Spanjaarden. Het percentage Duitsers steeg van ca. 1% in 1955/56 tot 8% in 1958/59, waarna er een daling volgde tot ca. 2% tijdens de laatste reis. De eerste Spanjaard monsterde voor de expeditie van 1959/60 aan. Hierna steeg het percentage tot ongeveer 12% in 1963/64. Het aanmonsteren van Spanjaarden kan stellig gerelateerd worden aan de gastarbeid, die juist in deze jaren op gang kwam.

Kijken wij vervolgens naar de cijfers in tabel 3, dan blijkt dat op de jagers niet de Nederlanders maar de Zuidafrikanen het talrijkst waren. In de periode tussen 1947/48 en 1954/55 kwam ongeveer de helft van de opvarenden uit Zuid-Afrika en nadien steeg dit aandeel geleidelijk tot iets meer dan 70%. Het aandeel van de Nederlanders was beduidend lager. Uitzonderingen daargelaten lag het in de periode van de oude 'Willem Barendsz' rond de 40%. Daarna daalde dit percentage tot ca. 29% in 1957/58 en 16% in 1963/64. De Noorse inbreng varieerde tussen de 3 en 17%. Ofschoon deze lage percentages anders doen vermoeden, vormden de Noren beslist geen onbelangrijke groep. Zij alléén waren namelijk bedreven in het schieten van walvissen, een vak dat zij van vader op zoon hadden geleerd. Aldus werd de functie van kapitein-harpoenier bijna altijd door Noren vervuld. En passant zij hier opgemerkt, dat een enkele keer een Nederlander gunner is geweest. Een voorbeeld daarvan was A. M. N. van den Broeke, die in de seizoenen 1950/51, 1953/54 en 1955/57 het harpoenkanon heeft bediend.

Resumerend kunnen wij stellen, dat de bemanning van het fabrieksschip en die van de jagers eenzelfde ontwikkeling laten zien. Aanvankelijk bleef de getalsverhouding tussen Nederlandse en Zuidafrikaanse opvarenden vrij constant, maar in de periode van de nieuwe 'Willem Barendsz' daalde het aandeel van de Nederlanders ten gunste van dat van de Zuidafrikanen. Daarnaast was het opmerkelijk dat na de eerste expeditie maar weinig Noren aanmonsterden: op het fabrieksschip waren het er hooguit drie en op de jagers hooguit 24.

Tot dusver hebben wij, sprekend over de geografische herkomst van de opvarenden, een verdeling gemaakt naar nationaliteit. Aangezien daarbij is gebleken dat de Nederlanders lange tijd het talrijkst waren, lijkt het ons interessant om na te gaan uit welke regio's zij kwamen. Daartoe werden van een vijftal expedities, te weten die van 1946/47, 1947/48, 1948/49, 1956/57 en 1957/58, de bemanningslijsten bestudeerd.[25] De uit dit onderzoek verkregen gegevens hebben wij verwerkt in tabel 4. Al dadelijk blijkt dat in onze steekproefjaren de grootste groep werd gevormd door opvarenden uit Noord-Holland. Hun aandeel schommelde in de periode 1946-1949 rond de 60% en in de periode 1956-1958 rond de 40%. Binnen Noord-Holland was Amsterdam veruit de belangrijkste plaats van herkomst, hetgeen niet opmerkelijk genoemd kan worden aangezien de Maatschappij in de hoofdstad gevestigd was. Andere plaatsen van betekenis waren Haarlem, Zaandam, Den Helder, Velsen en IJmuiden. De laatste twee steden, in tabel 4 niet apart vermeld, hadden vooral in de jaren 1956-1958 een behoorlijk aandeel: in 1956/57 met tien en in 1957/58 zelfs met 22 man.

Een andere provincie met een grote inbreng was Zuid-Holland. Het Zuidhollandse aandeel bleef echter niet constant en varieerde in onze steekproefjaren tussen de 11 en 26%. Rotterdam en 's-Gravenhage behoorden in de periode 1946-1949 tot de belangrijkste herkomstplaatsen. In de periode 1956-1958 behield Rotterdam zijn aandeel, maar 's-Gravenhage verloor terrein en leverde nog slechts een enkele schepeling. Katwijk nam nu de positie van de Residentie over door in 1956/57 met zes en in 1957/58 met twaalf man aan de walvisvaart deel te nemen. Evenals het aandeel van Zuid-Holland was ook dat van Friesland aan schommelingen onderhevig. Bedroeg het tijdens de eerste expeditie 9,9%, in 1956/57 was dit percentage tot 26,9% gestegen om vervolgens weer te dalen tot 20,1% in 1957/58. De Waddeneilanden leverden in de jaren 1946-1949 de meeste walvisvaarders: resp. tien, 25 en achttien. Vooral Schiermonnikoog - het eiland van Klaas Visser, die tot 1950 gezagvoerder van de 'Willem Barendsz' was - had met zeven, negentien en veertien man een grote inbreng.



*V.l.n.r. L. Brunik, hoofdmachinist, Klaas Visser, kapitein en rijksinspecteur H. J. Zwaardemaker aan boord van de 'Willem Barendsz' (1946/1947). (Foto Jan P. Strijbos; fotocollectie G. Warnderink Vinke)*

Het aandeel van de Waddeneilanden liep in de jaren 1956-1958 sterk terug: respectievelijk tot vier en negen man. Opvallend is nu dat de terugval van de Waddeneilanden ruimschoots werd goedgemaakt door de inbreng van Anjum, Lioessens, Wierum en Murmerwoude, dorpen die thans behoren tot de gemeenten West- en Oost-Dongeradeel en Dantumadeel. Deze verschuiving in het recruteringspatroon was in belangrijke mate het gevolg van een besluit van de Directie, kort na de slecht verlopen expeditie van 1952/53 genomen, om één van haar opvarenden in de genoemde gemeenten nieuw personeel te laten werven.[26] Op de volgende reizen nam het aantal walvisvaarders uit de beide Dongeradelen en Dantumadeel dan ook fors toe. In het seizoen 1957/58 bijvoorbeeld waren het er niet minder dan 34! Tenslotte valt nog te constateren, dat de deelname van de overige provincies betrekkelijk gering

was. Evenals in de zeventiende en achttiende eeuw waren in de periode van de 'Willem Barendsz' de meeste walvisvaarders uit de zeeprovincies afkomstig. Noord-Holland, Zuid-Holland en Friesland leverden samen in de jaren 1946-1949 gemiddeld 93% en in de jaren 1956-1958 gemiddeld 82% van de bemanning.

*Het verloop onder de opvarenden*

Aangezien het werk op de 'Willem Barendsz' hoge eisen stelde aan de geoefendheid en de vakbekwaamheid van de opvarenden, streefde de Maatschappij ernaar ervaren walvisvaarders zo lang mogelijk in dienst te houden. Wij zullen - zij het kort - ingaan op de vraag, of de Directie daarin is geslaagd. Anders gezegd: hoe groot is het verloop op de 'Willem Barendsz' geweest? Om deze vraag te kunnen beantwoorden, hebben wij van een negental expedities, gelijkelijk verspreid over de perioden 1946-1949, 1951-1954 en 1956-1959, de bemanningslijsten onderzocht.

Allereerst de periode 1946-1949. In deze jaren was het verloop bijzonder groot: slechts 34% van de schepelingen die de eerste expeditie hadden bemand, nam deel aan de derde. De gebeurtenissen tijdens de eerste reis waren hieraan grotendeels debet. De Maatschappij stelde na deze expeditie hogere eisen aan het personeel, terwijl daarnaast vele opvarenden uit eigen beweging naar een andere werkkring overgingen. Zo nam nog maar 47% van de oorspronkelijke bemanning aan de tweede expeditie deel. Opvallend was dat van het Nederlandse personeel een hoger percentage opnieuw aanmonsterde, namelijk 62%. Hieruit blijkt dat het grote verloop na de eerste expeditie vooral veroorzaakt werd door het verlies van buitenlandse opvarenden. In het bijzonder de Noren zochten, al dan niet door de Maatschappij gedwongen, elders emplooi: van hen keerde in het seizoen 1947/48 nog maar een enkeling terug. Ten aanzien van de perioden 1951-1954 en 1956-1959 moet eveneens geconstateerd worden, dat het verloop aanzienlijk was: resp. 41 en 54%. Verder blijkt dat van de totale bemanning in 1958/59 slechts veertien mannen de eerste expeditie hadden meegemaakt. Dit grote verloop was natuurlijk erg nadelig voor de Maatschappij. Het bedrijf verloor steeds opnieuw ervaren krachten en moest elk jaar een groot aantal nieuwkomers inwerken.

De redenen om de walvisvaart vaak al na één seizoen de rug toe te keren, konden van persoon tot persoon verschillen. Bij velen zullen echter de lange en zware werkdagen, de barre weersomstandigheden en het lang van huis zijn de doorslag hebben gegeven. Nochtans waren er altijd nog mannen die meer malen aanmonsterden. Het werk in het fascinerende Zuidpoolgebied sprak hun aan en leverde bovendien een goed inkomen op, zoals uit het volgende zal blijken.

*De verdiensten van de opvarenden*

Dat de verdiensten in de walvisvaart niet onaantrekkelijk zullen zijn geweest is, gezien het zware werk dat - het zij herhaald - onder vaak barre weersomstandigheden verricht moest worden, een voor de hand liggende veronderstelling. Daar komt nog bij dat het dienstverband maar voor zeven maanden werd aangegaan. De schepelingen moesten dus, indien zij elders geen aanvullend emplooi vonden, ook in de overige vijf maanden met het verdiende geld zien rond te komen. Alleen officieren en sommige technici van de fabriek hadden in dit opzicht een uitzonderingspositie en ontvingen het hele jaar door een maandgage. Zij voeren in het zomerseizoen op andere schepen van rederij Vinke & Co of hielden toezicht op de 'Willem Barendsz' en de jagers.

Voor de meeste opvarenden kan de gage zeker niet hoog genoemd worden. Wat hen er toch toe bracht aan te monsteren, was de bonus. Deze was niet voor iedereen gelijk en wisselde per jaar, afhankelijk van de geproduceerde hoeveelheid traan en potvisolie. Tot beter begrip van wat een walvisvaarder verdiende, volgt eerst een overzicht van de verschillende bonussen.[27]

*1. Fabrieksbonus.* Deze werd berekend over de geproduceerde hoeveelheid traan en potvisolie, verminderd met de opbrengst uit lacterende en ondermaatse walvissen. Per uitgelost vat traan en potvisolie ontving ieder bemanningslid van zowel het fabrieksschip als de jagers een geldsom.[28] De grootte van deze som was afhankelijk van de positie, die de opvarende aan boord innam.

*2. Jagerbonus.* Deze uitkering was alleen bestemd voor de bemanningsleden van jagers die actief aan de vangst deelnamen. De jagerbonus werd voor elke jagerbemanning afzonderlijk berekend over het aantal vaten traan en potvisolie, geproduceerd uit de door de desbetreffende jager geschoten 'geldige' walvissen. Ook hier hing de grootte van het bonusbedrag af van de functie, die men aan boord bekleedde.

*3. Aanvullende jagerbonus.* Met uitzondering van de gunner kregen alle opvarenden van een jager deze uitkering. Zij verving de vergoeding voor gemaakte overuren, die gezien de aard van het werk op een jager natuurlijk niet te berekenen was.

*4. Boeibootbonus.* Deze werd alleen aan de opvarenden van boeiboten uitgekeerd. Het bonusbedrag was afhankelijk van de traan- en potvisolie-produktie en van de rang van de schepeling.

*5. Aanvullende boeibootbonus.* Het verschil met de boeibootbonus was hierin gelegen, dat de kapitein geen recht op deze uitkering had. Bovendien was de aanvullende boeibootbonus gekoppeld aan het gemiddelde aantal door de jagers gevangen 'geldige' walvissen.[29]

*6. Vleesmeelbonus.* Deze werd pas in het seizoen 1955/56 ingevoerd. Met uitzondering van de gunners en de gezagvoerder van de 'Willem Barendsz' hadden alle opvarenden recht op de vleesmeelbonus.[30] Elk bemanningslid had, afhankelijk van zijn positie aan boord, recht op één of meer bonussen. Zo kregen de opvarenden van het fabrieksschip een fabrieks- en vleesmeelbonus. Die van de jagers ontvingen een fabrieks-, jager-, vleesmeel- en/of aanvullende jagerbonus. De bemanning van de boeiboten tenslotte had recht op de volgende vergoedingen: fabrieks-, vleesmeel-, boeiboot- en/of aanvullende boeibootbonus.[31] De hoogte van de bonusbedragen per vat werd jaarlijks vastgesteld in de onderhandelingen tussen enerzijds de Directie en anderzijds de bonden van officieren, telegrafisten en overige schepelingen. Alleen met de gunners werd afzonderlijk onderhandeld. De Maatschappij probeerde de gunners aan zich te binden door driejaarlijkse contracten af te sluiten. Voorts betaalde zij hun hogere bonusbedragen dan buitenlandse walvisvaart-ondernemingen. De Directie was terecht van mening, dat zij alleen met veel geld goede harpoeniers kon aantrekken. Bovendien was dit de enige methode om de Noren onder hen ertoe te bewegen het verbod van hun land tot deelneming aan buitenlandse walvisvaart-expedities te negeren.[32]

De verdiensten van de gunners werden meer dan die van de overige opvarenden bepaald door de bonus. Zo bedroeg hun bonus in het seizoen 1959/60 gemiddeld achtmaal hun gage. De lonen van de gunners konden door hun 'bonus-gevoeligheid' zeer sterk uiteenlopen: in 1953/54 kreeg de beste gunner bij thuiskomst f. 80.000,– en de minst succesvolle f.52.000,–. Voor de andere bemanningsleden van de jagers waren de verschillen minder extreem. Over 1953/54 ontving bijvoorbeeld de eerste machinist van een jager met de beste vangstresultaten

f. 6.200,– en die van een jager met de minste resultaten f. 5.400,–.[33] In vergelijking met de lonen aan de wal waren de verdiensten van de meeste opvarenden beslist niet hoog. Wat echter de walvisvaart zo aantrekkelijk maakte, was dat iemand in zeven maanden het loon verdiende, waar een ander een jaar voor moest werken. Een walvisvaarder kon in de overige vijf maanden elders gaan werken, bijvoorbeeld in de landbouw of horeca, zodat zijn jaarinkomen hoger lag dan dat van een gewone arbeider aan de wal. Officieren en technici verdienden aanzienlijk meer en hoefden buiten het vangstseizoen geen aanvullend emplooi te zoeken om tot een redelijk jaarsalaris te komen. Bovendien was een aantal van hen, zoals we hebben gezien, het hele jaar in dienst van de Maatschappij.

*Slotbeschouwing*

Het zeegaand personeel van de Nederlandse Maatschappij voor de Walvisvaart N.V. kunnen wij in twee groepen verdelen, namelijk de bemanning van het fabrieksschip 'Willem Barendsz' en de bemanning van de jagers. Deze verdeling is meer dan alleen een verdeling op grond van het schip waarop men voer. Zij betekende andere werkzaamheden, andere collega's, andere gedragsregels, kortom een heel ander leven. Varen op een jager had iets avontuurlijks. Ondanks de moderne vangtechnieken was het telkens weer de vraag wie er zou winnen: de jager of de gejaagde. Het leven op het fabrieksschip daarentegen droeg minder verrassingen in zich en was meer te vergelijken met het leven van een arbeider in een abattoir of een fabriek. Met enige overdrijving zou men dan ook kunnen stellen, dat op de jagers meer de 'echte' zeelui en op het fabrieksschip meer mensen 'van de wal' werkten.

Op een jager was men in menig opzicht vrijer dan op het fabrieksschip. De opvarenden van een jager vormden een kleine gemeenschap, die zelf bepaalde gedragsregels kon vaststellen. Ook de Maatschappij liet hun meer de vrije hand. Zo werd het gebruik van alcohol op een jager oogluikend toegestaan, terwijl dat op de 'Willem Barendsz' werd gerantsoeneerd. De Maatschappij ging kennelijk van de veronderstelling uit, dat de sociale controle op een jager groter was dan op het fabrieksschip. Bovendien waren de verdiensten van een jagerbemanning in hoge mate afhankelijk van de vangstresultaten, zodat men er wel voor waakte dat de toebedeelde vrijheid zou ontaarden in gebrek aan discipline. De vangstresultaten hadden een grote invloed op de stemming aan boord. Wanneer door aanhoudend slecht weer of door de afwezigheid van walvissen in een vangstgebied de traanproduktie noodgedwongen moest worden stilgelegd, konden de spanningen hoog oplopen: er werd geen bonus verdiend. De lange reis en het koude klimaat werden dan nog sterker ervaren. Anderzijds was de sfeer aan boord dikwijls goed, als er veel walvissen werden gevangen. Het vooruitzicht op een goede bonus verhoogde de arbeidsmotivatie van de opvarenden en deed alle ongemakken vergeten.

*Noten*

1. Dit artikel is gebaseerd op de resultaten van een doctoraal werkcollege zeegeschiedenis aan de Rijksuniversiteit te Leiden. In het kader van dit college werd onder leiding van prof. dr. J. R. Bruijn onderzoek verricht naar de Nederlandse walvisvaart in de jaren 1946-1964. Gaarne danken wij de heer Bruijn voor zijn waardevolle adviezen. Voorts zijn wij drs. B. P. M. van der Spek bijzonder erkentelijk voor zijn hulp bij deze studie.
2. Zie voor de geschiedenis van de moderne walvisvaart o.a. W. H. G. Palm, *Walvisschen en walvischvaart*, Amsterdam en Antwerpen 1946; C. F. Feltmann en W. Vervoort, *Walvisvaart. Biologische en technische grondslagen van de moderne, Antarctische walvisvaart*, Gorinchem 1949; J. N. Tønnesen en A. O. Johnsen, *The history of modern whaling*, Londen en Canberra 1982; Bruyn, Jacobus Ruurd, 'Le recrutement de marins pour la pêche néerlandaise à la baleine entre 1946 en 1964,' *Revue du Nord. Les hommes et la mer dans l'Europe du Nord-Ouest de l'Antiquité à nos jours* 1 (1986) 93-105.
3. Feltmann en Vervoort, *Walvisvaart*, 35.
4. Ibidem, 41; A. G. U. Hildebrandt, 'De Nederlandsche Walvischvaart' in: *Economisch-Statistische Berichten* 1945, 295-296. Vgl. voorts een nota van het Centraal Instituut voor Industrialisatie van 25.8.1945 in het Archief Ministerie van Landbouw en Visserij, Oude Haagweg 547 te Den Haag (hierna aangehaald als Den Haag, AMLV), afd. Visserijen 1921-1950, inv. nr. 606.
5. Zie voor de gebeurtenissen voorafgaande aan de eerste reis van de 'Willem Barendsz' J. D. Rempt, *Een avontuurlijke onderneming. De Willem Barendsz vaart ter walvisvangst*, 's-Gravenhage 1946. Verder ook de onuitgegeven mémoires van A. Warnderink Vinke, *Geschiedenis van de firma Vinke en Co*, welk manuscript zich bevindt in het particuliere archief van de firma Vinke & Co te Amsterdam (hierna aangeduid als Amsterdam, Vinke). Hier zij dank uitgesproken aan de firmant G. Warnderink Vinke, die ons toestond in dit archief onderzoek te verrichten.
6. Zoals blijkt uit de dekdagboeken van de 'Willem Barendsz,' die bijna volledig bewaard zijn gebleven en zich bevinden in Enkhuizen, Rijksmuseum 'Zuiderzeemuseum,' collectie Walvisvaart. Aangaande de vaarroute van de 'Willem Barendsz' zij nog opgemerkt, dat de uitreis sedert het seizoen 1950/51 via Curacao of Trinidad naar Kaapstad ging; de terugreis daarentegen verliep altijd rechtstreeks van Kaapstad naar Amsterdam of Rotterdam.
7. A. Melchior, *De eerste walvisvaart van de 'Willem Barendsz,'* Haarlem z.j. (1947). Vgl. ook J. Kolkman, *Walvis aan stuurboord*, Nijkerk z.j. (1947).
8. Den Haag, AMLV, Visserij Inspectie Eerste District (VIED), rapport walvisvangst van de inspecteur der visserijen H. S. Drost 10.12.1950-18.3.1951, p. 77-85; Feltmann en Vervoort, *Walvisvaart*, 191-201.
9. Mededeling van A. M. N. van den Broeke (Amsterdam), oud-opvarende van een jager, in een interview op 31.5.1983.
10. Een aantal Noren nam de Zuidafrikaanse nationaliteit aan om de sancties van de Noorse regeringsverordening van 21 december 1945 te ontlopen.
11. Zie voor het verloop van de walvisjacht: Den Haag, AMLV, VIED, rapport walvisvangst van H. S. Drost 10.12.1950-18.3. 1951, p. 43-77; Feltmann en Vervoort, *Walvisvaart*, 205-212; W. C. Donraadt, *Zij waren er bij: eilanders op de walvisvaart*, Schiermonnikoog 1972, 48-51.
12. Mededeling van A. M. N. van den Broeke (Amsterdam) op 31.5.1983.
13. Voor een beschrijving van de taken van de inspecteurs zie: Den Haag, AMLV, VIED, instructies inspecteurs walvisvaart van 14. 10.1946 en 4.9.1947.
14. Den Haag, AMLV, VIED, rapport walvisvangst van H. S. Drost 10.12.1950-18.3. 1951, p. 55.
15. Ibidem, 88-89; Feltmann en Vervoort, *Walvisvaart*, 187-191. Een technische beschrijving van de nieuwe 'Willem Barendsz' treft men aan in het tijdschrift *Schip en Werf* 22 (1955) 461-487.
16. Opmerking van W. H. E. van Dijk (Diever) in een gesprek op 1.6.1983.
17. De slacht van een walvis wordt uitvoerig beschreven in Feltmann en Vervoort, *Walvisvaart*, 214-229.
18. Vgl. de dekdagboeken van de 'Willem Barendsz,' Enkhuizen, Rijksmuseum 'Zuiderzeemuseum,' collectie Walvisvaart.
19. J, R. Bruijn, 'De Nederlandse Maatschappij voor de Walvisvaart, 1946-1967' in: *Economisch- en Sociaal-Historisch Jaarboek* 48 (1985) 238.
20. Vgl. Feltmann en Vervoort, *Walvisvaart*, plaat XXV.
21. Den Haag, AMLV, VIED, rapport walvisvaart van H. S. Drost 10.12.1950-18.3. 1951, p. 13-15.
22. Den Haag, AMLV, VIED, doos 30, map expeditierapporten 1946/47-1959/60. De notulen van de Raad van Commissarissen bevinden zich in het archief van de firma Vinke & Co te Amsterdam.
23. G. F. Grobben, De moderne Nederlandse walvisvaart, doctoraal scriptie VU-Amsterdam 1979, 71.
24. Amsterdam, Vinke, notulen Raad van Commissarissen 15.4.1947.
25. Alleen de bemanningslijsten (Amsterdam, Vinke) uit de jaren 1946-1949 en 1956-1958 bevatten gegevens over de woon- of geboorteplaats van respectievelijk 151, 216, 225, 279, en 342 van de in tabel 1 op-

**Tabel 1**

*De geografische herkomst van de opvarenden van de 'Willem Barendsz' en de jagers*

| | Nederlanders | | Zuidafrikanen | | Noren | | Duitsers | | Spanjaarden | | Overigen | | Totaal | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | abs. | % | abs. | % | abs. | % | abs. | % | abs. | % | abs. | % | abs. | % |
| 1946/47 | – | – | – | – | 54 | 15.2 | – | – | – | – | – | – | 356 | 100 |
| 1947/48 | 239 | 63.2 | 111 | 29.4 | 21 | 5.6 | | | | | 7 | 1.8 | 378 | 100 |
| 1948/49 | 259 | 62.9 | 126 | 30.6 | 27 | 6.5 | | | | | | | 412 | 100 |
| 1949/50 | 300 | 66.2 | 123 | 27.2 | 24 | 5.3 | | | | | 6 | 1.3 | 453 | 100 |
| 1950/51 | 312 | 65.0 | 140 | 29.2 | 19 | 3.9 | | | | | 9 | 1.9 | 480 | 100 |
| 1951/52 | 315 | 64.2 | 155 | 31.6 | 10 | 2.0 | | | | | 11 | 2.2 | 491 | 100 |
| 1952/53 | 314 | 63.1 | 156 | 31.3 | 13 | 2.6 | | | | | 15 | 3.0 | 498 | 100 |
| 1953/54 | 313 | 62.6 | 161 | 32.2 | 13 | 2.6 | | | | | 13 | 2.6 | 500 | 100 |
| 1954/55 | 320 | 63.2 | 164 | 32.4 | 11 | 2.2 | | | | | 11 | 2.2 | 506 | 100 |
| 1955/56 | 455 | 58.9 | 287 | 37.1 | 12 | 1.6 | 5 | 0.6 | | | 14 | 1.8 | 773 | 100 |
| 1956/57 | 380 | 55.1 | 268 | 38.8 | 11 | 1.6 | 20 | 2.9 | | | 11 | 1.6 | 690 | 100 |
| 1957/58 | 362 | 52.8 | 268 | 39.1 | 20 | 2.9 | 25 | 3.7 | | | 10 | 1.5 | 685 | 100 |
| 1958/59 | 346 | 52.1 | 261 | 39.3 | 13 | 2.0 | 34 | 5.1 | | | 10 | 1.5 | 664 | 100 |
| 1959/60 | 348 | 49.4 | 301 | 42.7 | 15 | 2.1 | 32 | 4.5 | 1 | 0.2 | 8 | 1.1 | 705 | 100 |
| 1960/61 | 334 | 46.6 | 327 | 45.6 | 18 | 2.5 | 30 | 4.2 | 3 | 0.4 | 5 | 0.7 | 717 | 100 |
| 1961/62 | 320 | 43.1 | 361 | 48.7 | 21 | 2.8 | 22 | 3.0 | 14 | 1.9 | 4 | 0.5 | 742 | 100 |
| 1962/63 | 236 | 39.8 | 305 | 51.4 | 16 | 2.7 | 9 | 1.5 | 27 | 4.6 | | | 593 | 100 |
| 1963/64 | 216 | 36.1 | 303 | 50.7 | 23 | 3.8 | 7 | 1.2 | 48 | 8.0 | 1 | 0.2 | 598 | 100 |

*Bron: Amsterdam, Vinke, bemanningslijsten en notulen Raad van Commissarissen 7.4.1949; Den Haag, AMLV, VIED, expeditierapporten inspecteurs. Kolom met – beduidt: gegevens ontbreken.*

gegeven aantallen Nederlanders; de overige lijsten daarentegen vermelden slechts de nationaliteit.

26 Den Haag, AMLV, VIED, doos 30, rapport expeditie 1953/54, p. 13.

27. Den Haag, AMLV, VIED, doos 54, map walvisvaart bemanningsaangelegenheden, beknopte beschrijving van verdiensten.

28. Een uitgelost vat of barrel is gelijk aan 170 kg. traan.

29. Den Haag, AMLV, VIED, doos 72, map 1960/61, overeenkomst tussen de Nederlandse Maatschappij voor de Walvisvaart N.V. en de Centrale van Zeevarenden ter Koopvaardij en Visserij.

30. Den Haag, AMLV, Dir. Visserijen 1950-1960, doos 71, map expeditierapporten 1955/56, nota voor de Secretaris-Generaal van het Ministerie van Landbouw en Visserij van 11.10.1956.

31. Den Haag, AMLV, VIED, doos 54, map walvisvaart bemanningsaangelegenheden, beknopte beschrijving van verdiensten.

32. Vgl. Warnderink Vinke, *Geschiedenis*, 82.

33. Den Haag, AMLV, VIED, doos 54, map walvisvaart bemanningsaangelegenheden, beknopte beschrijving van verdiensten.

**Tabel 3**

*De geografische herkomst van de opvarenden van de jagers*

| | Nederlanders | | Zuidafrikanen | | Noren | | Duitsers | | Overigen | | Totaal | | Aantal jagers |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | abs. | % | abs. | % | abs. | % | abs. | % | abs. | % | abs. | % | |
| 1946/47 | – | – | – | – | 8 | 7.1 | – | – | – | – | 112 | 100 | 8 |
| 1947/48 | 30 | 26.1 | 61 | 53.0 | 18 | 15.7 | | | 6 | 5.2 | 115 | 100 | 8 |
| 1948/49 | 42 | 28.4 | 82 | 55.4 | 24 | 16.2 | | | | | 148 | 100 | 10 |
| 1949/50 | 74 | 42.3 | 77 | 44.0 | 21 | 12.0 | | | 3 | 1.7 | 175 | 100 | 11 |
| 1950/51 | 79 | 39.7 | 99 | 49.8 | 16 | 8.0 | | | 5 | 2.5 | 199 | 100 | 12 |
| 1951/52 | 82 | 40.0 | 107 | 52.2 | 10 | 4.9 | | | 6 | 2.9 | 205 | 100 | 12 |
| 1952/53 | 79 | 37.6 | 112 | 53.3 | 11 | 5.3 | | | 8 | 3.8 | 210 | 100 | 12 |
| 1953/54 | 80 | 37.4 | 113 | 52.8 | 12 | 5.6 | | | 9 | 4.2 | 214 | 100 | 12 |
| 1954/55 | 87 | 39.9 | 114 | 52.3 | 10 | 4.6 | | | 7 | 3.2 | 218 | 100 | 12 |
| 1955/56 | 102 | 30.7 | 209 | 63.0 | 10 | 3.0 | | | 11 | 3.3 | 332 | 100 | 18 |
| 1956/57 | 83 | 32.8 | 151 | 59.7 | 10 | 4.0 | | | 9 | 3.5 | 253 | 100 | 14 |
| 1957/58 | 74 | 29.1 | 151 | 59.4 | 20 | 7.9 | 2 | 0.8 | 7 | 2.8 | 254 | 100 | 14 |
| 1958/59 | 66 | 28.1 | 151 | 64.3 | 13 | 5.5 | | | 5 | 2.1 | 235 | 100 | 12 |
| 1959/60 | 71 | 28.4 | 163 | 65.2 | 14 | 5.6 | 1 | 0.4 | 1 | 0.4 | 250 | 100 | 13 |
| 1960/61 | 76 | 27.7 | 172 | 62.8 | 17 | 6.2 | 5 | 1.8 | 4 | 1.5 | 274 | 100 | 14 |
| 1961/62 | 75 | 25.6 | 192 | 65.5 | 21 | 7.2 | 2 | 0.7 | 3 | 1.0 | 293 | 100 | 14 |
| 1962/63 | 38 | 17.8 | 159 | 74.7 | 16 | 7.5 | | | | | 213 | 100 | 11 |
| 1963/64 | 34 | 16.2 | 154 | 73.3 | 21 | 10.0 | | | 1 | 0.5 | 210 | 100 | 11 |

*Bron: Amsterdam, Vinke, bemanningslijsten en notulen Raad van Commissarissen 7.4.1949; Den Haag, AMLV, VIED, expeditierapporten inspecteurs. Kolom met – beduidt: gegevens ontbreken.*

**Tabel 2**

*De geografische herkomst van de opvarenden van de 'Willem Barendsz'*

| | Nederlanders | | Zuidafrikanen | | Noren | | Duitsers | | Spanjaarden | | Overigen | | Totaal | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | abs. | % | abs. | % | abs. | % | abs. | % | abs. | % | abs. | % | abs. | % |
| 1946/47 | 150 | 61.5 | – | – | 46 | 18.9 | – | – | – | – | – | – | 244 | 100 |
| 1947/48 | 209 | 79.5 | 50 | 19.0 | 3 | 1.1 | | | | | 1 | 0.4 | 263 | 100 |
| 1948/49 | 217 | 82.2 | 44 | 16.7 | 3 | 1.1 | | | | | | | 264 | 100 |
| 1949/50 | 226 | 81.3 | 46 | 16.5 | 3 | 1.1 | | | | | 3 | 1.1 | 278 | 100 |
| 1950/51 | 233 | 82.9 | 41 | 14.6 | 3 | 1.1 | | | | | 4 | 1.4 | 281 | 100 |
| 1051/52 | 233 | 81,5 | 48 | 16.8 | | | | | | | 5 | 1.7 | 286 | 100 |
| 1952/53 | 235 | 81.6 | 44 | 15.3 | 2 | 0.7 | | | | | 7 | 2.4 | 288 | 100 |
| 1953/54 | 233 | 81.5 | 48 | 16.8 | 1 | 0.3 | | | | | 4 | 1.4 | 286 | 100 |
| 1954/55 | 233 | 80.9 | 50 | 17.4 | 1 | 0.3 | | | | | 4 | 1.4 | 288 | 100 |
| 1955/56 | 353 | 80.0 | 78 | 17.7 | 2 | 0.5 | 5 | 1.1 | | | 3 | 0.7 | 441 | 100 |
| 1956/57 | 297 | 68.0 | 117 | 26.8 | 1 | 0.2 | 20 | 4.6 | | | 2 | 0.4 | 437 | 100 |
| 1957/58 | 288 | 66.8 | 117 | 27.2 | | | 23 | 5.3 | | | 3 | 0.7 | 431 | 100 |
| 1958/59 | 280 | 65.4 | 110 | 25.6 | | | 34 | 8.0 | | | 5 | 1.2 | 429 | 100 |
| 1959/60 | 277 | 60.9 | 138 | 30.3 | 1 | 0.2 | 31 | 6.8 | 1 | 0.2 | 7 | 1.6 | 455 | 100 |
| 1960/61 | 258 | 58.2 | 155 | 35.0 | 1 | 0.2 | 25 | 5.7 | 3 | 0.7 | 1 | 0.2 | 443 | 100 |
| 1961/62 | 245 | 54.6 | 169 | 37.6 | | | 20 | 4.6 | 14 | 3.1 | 1 | 0.2 | 449 | 100 |
| 1962/63 | 198 | 52.1 | 146 | 38.4 | | | 9 | 2.4 | 27 | 7.1 | | | 380 | 100 |
| 1963/64 | 182 | 46.9 | 149 | 38.4 | 2 | 0.5 | 7 | 1.8 | 48 | 12.4 | | | 388 | 100 |

*Bron: Amsterdam, Vinke, bemanningslijsten en notulen Raad van Commissarissen 7.4.1949; Den Haag, AMLV, VIED, expeditierapporten inspecteurs. Kolom met – beduidt: gegevens ontbreken.*

## MEDEDELINGEN

### Over de auteurs

*J. van Beylen*, geboren in 1918, was van 1946 tot 1983 directeur van het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen. Hij heeft talrijke publicaties op maritiem-historisch gebied op zijn naam staan.

*A.M.C. van Dissel*, geboren in 1960, studeerde geschiedenis aan de Rijksuniversiteit te Leiden, met bijzondere belangstelling voor zeegeschiedenis en de betrekkingen tussen Nederland en Skandinavië.

*J. E. Oosterling*, geboren in 1960, studeerde geschiedenis aan de Rijksuniversiteit te Leiden. Zij heeft speciale belangstelling voor de maritieme geschiedenis, met name de geschiedenis van de ontdekkingsreizen.

### Symposium

Op 27 en 28 november 1986 organiseert de Stichting Maatschappij en Krijgsmacht een symposium onder de titel '*De Politionele Acties*'. Aandacht zal ook worden geschonken aan de maritieme aspecten van deze acties in de jaren 1947 en 1948. Informatie te verkrijgen bij het bureau van de SMK, Bachmanstraat 1, 2596 JA Den Haag.

**Tabel 4**

*De herkomstgebieden van de Nederlandse opvarenden van de 'Willem Barendsz' en de jagers*

| | 1946/47 | | 1947/48 | | 1948/49 | | 1956/57 | | 1957/58 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | abs. | % | abs. | % | abs. | % | abs. | % | abs. | % |
| Amsterdam | 40 | 26.5 | 70 | 32.4 | 83 | 36.9 | 42 | 15.1 | 50 | 14.6 |
| Den Helder | 6 | 4.0 | 9 | 4.2 | 10 | 4.4 | 4 | 1.4 | 2 | 0.6 |
| Zaandam | 4 | 2.7 | 10 | 4.6 | 9 | 4.0 | 5 | 1.8 | 8 | 2.3 |
| Haarlem | 10 | 6.6 | 12 | 5.6 | 9 | 4.0 | 10 | 3.6 | 5 | 1.5 |
| Rest Noord-Holland | 26 | 17.2 | 23 | 10.6 | 30 | 13.3 | 45 | 16.1 | 73 | 21.4 |
| Totaal Noord-Holland | 86 | 57.0 | 124 | 57.4 | 141 | 62.6 | 106 | 38.0 | 138 | 40.4 |
| Rotterdam | 14 | 9.3 | 11 | 5.1 | 9 | 4.0 | 12 | 4.3 | 20 | 5.8 |
| Den Haag | 9 | 6.0 | 10 | 4.6 | 5 | 2.2 | 3 | 1.1 | 1 | 0.3 |
| Rest Zuid-Holland | 15 | 9.9 | 12 | 5.6 | 11 | 4.9 | 33 | 11.8 | 53 | 15.5 |
| Totaal Zuid-Holland | 38 | 25.2 | 33 | 15.3 | 25 | 11.1 | 48 | 17.2 | 74 | 21.6 |
| Friese Waddeneilanden | 10 | 6.6 | 25 | 11.6 | 18 | 8.0 | 4 | 1.4 | 9 | 2.6 |
| Rest Friesland | 5 | 3.3 | 21 | 9.7 | 26 | 11.6 | 71 | 25.5 | 61 | 17.9 |
| Totaal Friesland | 15 | 9.9 | 46 | 21.3 | 44 | 19.6 | 75 | 26.9 | 70 | 20.5 |
| Rest Nederland | 12 | 7.9 | 13 | 6.0 | 15 | 6.7 | 50 | 17.9 | 60 | 17.5 |
| Totaal Nederland | 151 | 100.0 | 216 | 100.0 | 225 | 100.0 | 279 | 100.0 | 342 | 100.0 |

*Bron: Amsterdam, Vinke, bemanningslijsten.*

PRODUKTIE: BUREAU MARCUS – AMSTELVEEN