



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Een Zaanlands walvisvangsttafereel uit de 18de eeuw: Naschrift bij 'Portret van de Nederlandse walvissloep in de 17de en 18de eeuw'

Beylen, J. van

Citation

Beylen, J. van. (1988). Een Zaanlands walvisvangsttafereel uit de 18de eeuw: Naschrift bij 'Portret van de Nederlandse walvissloep in de 17de en 18de eeuw'. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 7(1), 42-50. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305722>

Version: Publisher's Version
License: [Leiden University Non-exclusive license](#)
Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305722>

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

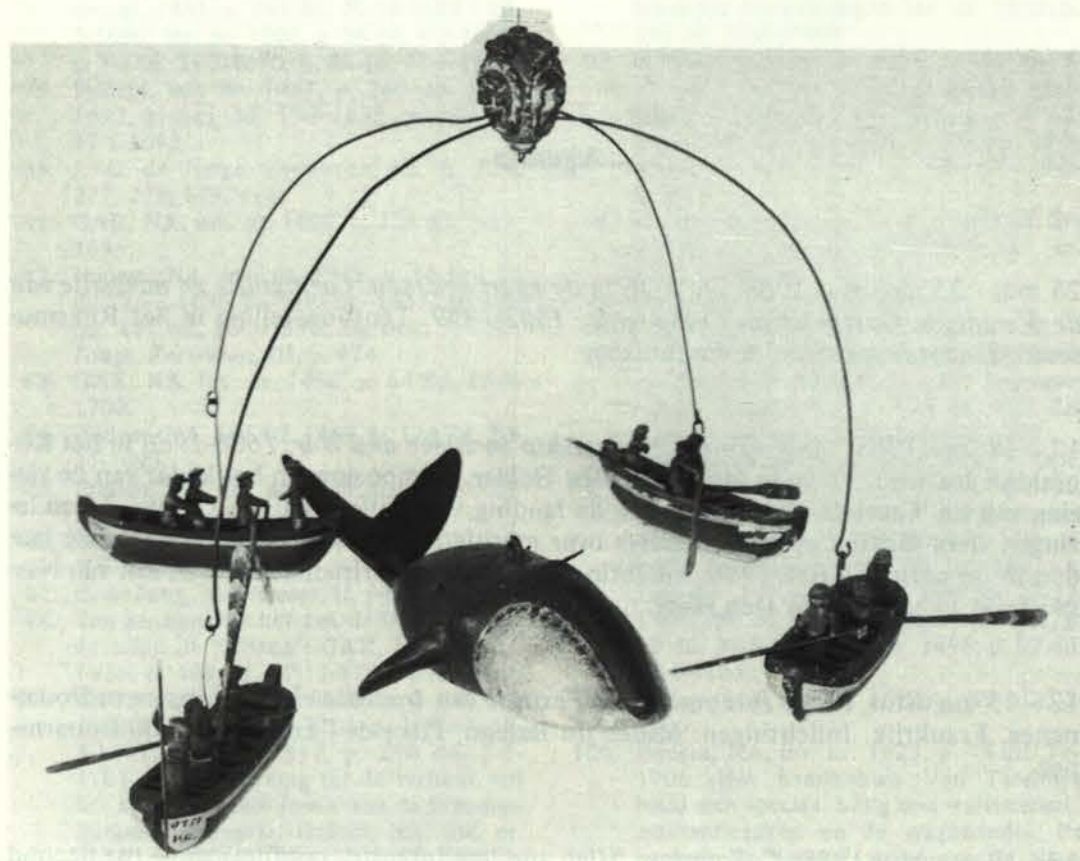
Een Zaanlands walvisvangsttafereel uit de 18de eeuw.

Naschrift bij 'Portret van de Nederlandse walvissloep in de 17de en 18de eeuw.'²

J. Van Beylen

In het artikel van Dr. C. de Jong, 'Beschouwingen over twee modellen van de Nederlandse walvissloep'¹ wordt vluchtig een mobile vermeld, die zich in het Zaanlands Museum te Zaandijk bevindt. Dit artikel was indertijd de aanleiding om

wat meer over de walvissloepen te weten te komen. Dat mondde weer uit in de bijdrage 'Portret van de Nederlandse walvissloep in de 17de en 18de eeuw.'² Bij het lezen van het artikel van Dr. de Jong kreeg ik - misschien ten onrechte -

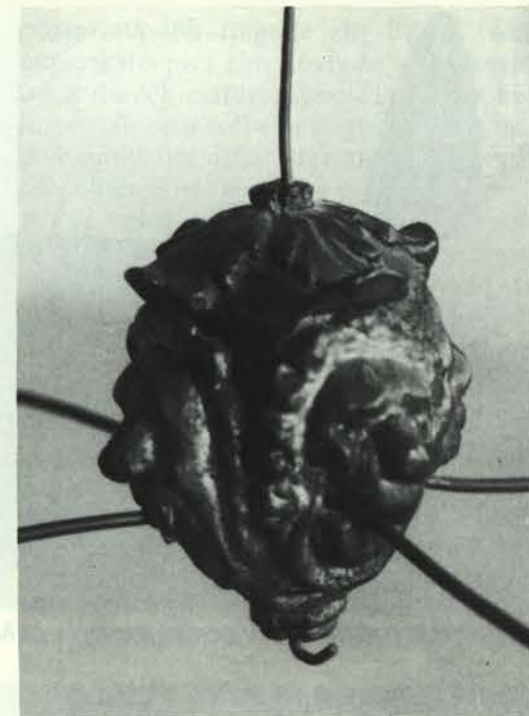


De volledige mobile. De walvis hangt nu aan een dunne koperdraad; vroeger hing hij aan een kort ijzeren stangetje. Terwijl men zou verwachten, dat walvis en sloepen op gelijke hoogte hebben gehangen, hing de walvis in werkelijkheid heel wat hoger dan de sloepen.

de indruk dat deze mobile waarschijnlijk niet veel te betekenen had, hoewel ik het voorwerp, weliswaar van verre, kende langs een foto.³ Deze opvatting had tot gevolg, dat dit stuk niet in mijn onderzoek werd opgenomen. Nadat mijn bijdrage was gedrukt, besefte ik dat dit een vergissing was, zodat de Zaanlandse mobile in dit naschrift afzonderlijk wordt besproken.

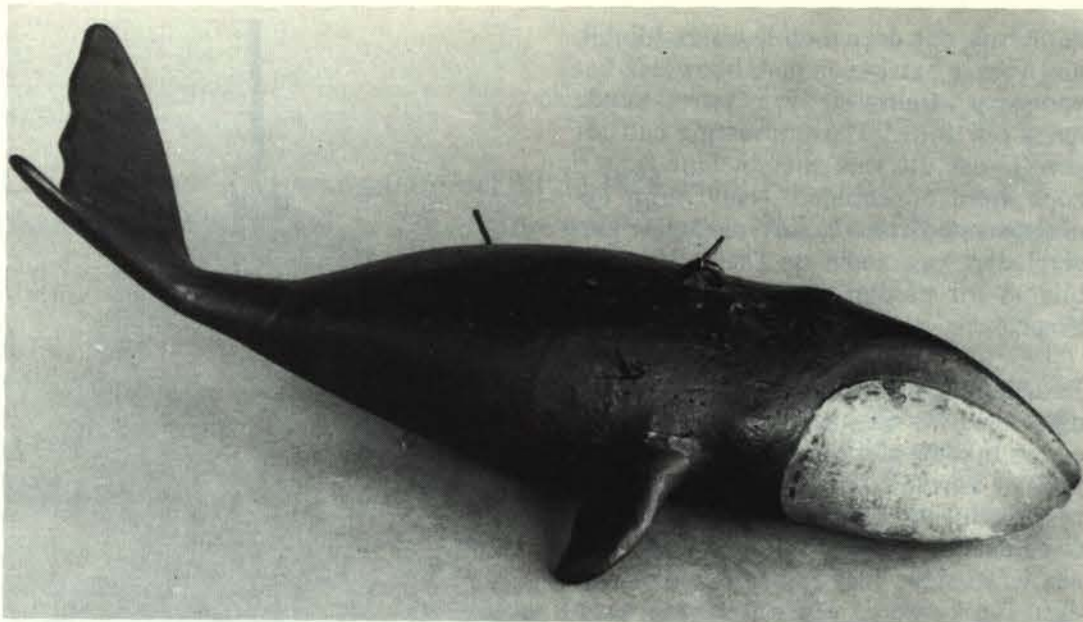
In de Zaanlandse Oudheidkamer te Zaandijk⁴ wordt een merkwaardige 18de-eeuws mobile met betrekking tot de walvisvaart bewaard. Hij is samengesteld uit zes delen: een volplastisch model van een Groenlandse walvis; vier modellen van een walvissloep met bemanning (onvolledig); een klosje en een stel draden waaraan alles is opgehangen. Het hangtafereel stelt de walvisjacht voor, waarbij de walvis door vier sloepen omsingeld is. De walvis hangt met een draad aan een 8 cm hoog houten, min of meer peervormig klosje.⁵ Dit klosje hangt op zijn beurt, met de punt naar beneden, aan een stangetje dat er vertikaal doorheen zit. Aan de bovenkant en aan de onderkant is dit stangetje tot een haak gebogen. Het klosje is rondom versierd met snijwerk, namelijk met vier aangezichten (de vier winden?), die merkwaardig goed zijn bewerkt. De gezichten zijn omkransd door haarlokken. Aan de bovenkant liggen vier bladeren, één op ieder hoofd bij wijze van hoofddekseel. Het geheel moet vroeger verguld zijn geweest, want er zijn nog enkele sporen van het verguldsel zichtbaar. In de mond van ieder aangezicht steekt een lange ijzerdraad, die in een ruime bocht naar beneden hangt. De vier draden lijken zodoende op vier baleinen van een regenscherm, die kruislings van het klosje naar beneden hangen. De onderkant van de draad is tot een haak omgebogen. De spanwijdte van de draden is zowat 60 cm.

De walvis is uit massief hout gesneden,



Het met snijwerk versierde houten klosje met vier Janusgezichten, waaraan de mobile is opgehangen.

maar de zijvinnen en de staart zijn er wel afzonderlijk aangezet. Hij is 46 cm lang en, gemeten over de zijvinnen, 20 cm breed. De hoogte bedraagt 14 cm. Het lijf is blauw-zwart geschilderd. De kop is aan de zijkant wit geschilderd en de kleur loopt in een bocht van de snuit naar achteren. Vandaar gaat de scheidingslijn verder naar de buik. Midden op de buik loopt het witte vlak in een naar achteren gerichte punt uit. Op de rand van het witte zijvlak zijn een aantal zwarte streepjes getrokken tot bijna aan de onderkant. Het hele wit geschilderde vlak ligt een heel klein beetje in reliëf tegenover het donker geschilderde lijf, in het bijzonder aan de beide zijkanten, niet onderaan. In de vis zitten drie stukjes ijzerdraad, die drie harpoenen voorstellen. Bovenop het lijf zit in het midden een oog, dat bestemd is om de vis aan het klosje op te hangen. De vorm en



De walvis is zeer natuurgetrouw weergegeven en hangt in de mobile aan een oog bovenop de rug.

de afwerking van de walvis wijzen er op dat de maker goed met walvissen moet bekend zijn geweest en dat hij ook over voldoende talent beschikte om een goed herkenbaar model van het dier te snijden.

Ieder van de vier sloepjes van het tafereel hangt aan één van de ijzerdraden. De totale breedte bedraagt dan ongeveer 70 à 75 cm, afhankelijk van de stand van de sloepjes.

Twee van de vier sloepjes zijn niet eigentijds. Ze zijn duidelijk van jongere datum, waarschijnlijk ter vervanging van een paar, dat verloren is gegaan of niet bestand is gebleken tegen de houtworm. Ook de twee nog originele sloepjes hebben zwaar van houtworm te lijden gehad, terwijl het schilderwerk eveneens erg is aangetast. De twee originele sloepjes meten respectievelijk: lang over alles 18,8 cm en 17,8 cm; breed buiten de berghouten 5,5 cm en 5,3 cm; hoog van onder de kiel tot aan het dolboord, midscheeps, 3,9 cm en 3,6 cm.

Voor het berekenen van de lengte-breedte-verhouding wordt dezelfde rekenwijze

gebruikt als die, welke voor de Texelse en Huisduiner sloepjes werd gebruikt. Om de breedte binnen de huid te schatten, werd 1 cm van de totale breedte afgetrokken. De lengte-breedte-verhouding van de sloepjes is dan respectievelijk 1:4,17 en 1:4,13 hetgeen vrij goed overeenstemt met die van echte sloepen en van de Huisduiner scheepjes.⁶

De sloepjes zijn geheel uit een massief blokje hout gesneden zonder toevoeging van losse onderdelen. De tamelijk hoge, maar dunne, in de lengte lichtgebogen kiel loopt in een vloeiende bocht over in de gebogen stevens. De zeeg van het boord vertoont een lichte, regelmatige bocht. Het profiel stemt vrijwel overeen met dat van de Texelse en Huisduiner sloepjes. Dit is eveneens zo met het plangezicht. De boegen lopen vanuit de stevens in een matig ronde bocht naar het boord. Dit is in de lengte licht gebogen, een ietsje meer dan bij de Huisduiner sloepen. De vrij smalle kiel sluit aan op de eveneens dunne voor- en achtersteven, die naar de buitenkant toe verjongd zijn en daar dunner zijn dan tegen de

romp. De verjonging eindigt op enige afstand onder het berghout. Van daar af krijgen de stevens een veel grotere breedte; ze zijn aan de voorkant vlak. Bij één van de sloepen zijn beide stevens nog helemaal aanwezig, zodat de hoogte boven het boord bekend is. Dit is niet het geval bij de tweede sloep, want daar is een deel van de voorsteven verdwenen en de achtersteven lijkt ook niet meer volledig te zijn. De hoeken van de voor- en achtersteven die boven het boord uitsteken, zijn gebroken, zodat ze feitelijk achthoekig zijn, zij het met vier brede en vier smalle vlakken. Naar het boord toe verdwijnen de smalle zijden. In de sloep met de volledige stevens zit een oogbout in de voorsteven en dit is ook zo in de achtersteven van de andere, waar in de beschadigde voorsteven een slecht, niet

oorspronkelijk ringetje zit. Bij de twee namaaksloepjes zijn noch de voorsteven, noch de achtersteven gesneden zoals het hoort, al werd wel een poging gedaan om de onvolledige achtersteven van het originele sloepje na te maken.

In het voor- en achterschip is een plechtje voorhanden, beide praktisch even groot. Midden in de achterkant van de voorplecht is een halfronde uitholling aangebracht, die de knie- of beensteun voor de harpoenier voorstelt. Die uitholling is niet op de nieuwe sloepjes aanwezig. De harpoenier staat achter dit plechtje op een hoger gelegen vlonder. Die is weergegeven door de romp op die plaats minder diep uit te hollen dan tussen de daarachter liggende doften. Er zijn zeven doften voorhanden. Die zijn niet gemaakt door afzonderlijke dwars-



Van de vier sloepen in de mobile zijn de voorste twee op de foto eigentijds 18de-eeuws. De achterste sloepen zijn van latere datum.

plankjes in de romp te bouwen; ze zijn gewoon uitgespaard in het massieve hout. Zodoende vormen zij een dwars-schot tot op het vlak. Dit is uiteraard een erg vereenvoudigde werkwijze. Verondersteld mag worden, dat de maker niet meer werk aan die doften heeft besteed, omdat ze, als het stuk eenmaal hangt, toch niet meer zichtbaar zijn. De bovenkant van de doften ligt op enige afstand onder het dolboord. De ruimte tussen de zesde en de zevende doft is niet uitgehold, althans niet tot op het vlak, maar slechts ongeveer een goede millimeter onder de bovenkant van de twee doften. Het lijkt er op dat hier een afgesloten deel voorhanden is, een soort kist of bak met een deksel. In de 18de-eeuwse verkoop aankondigingen van walvisgereedschap worden herhaaldelijk lijnbakken vermeld. Die waren blijkbaar bestemd voor het opbergen van de walvislijn en dit gebeurde precies tussen de zesde en de zevende doft. Er mag derhalve worden aangenomen dat het niet-uitgeholde deel op deze sloepjes die lijnbak voorstelt.⁷ Dit is een detail, dat nog niet op de bekende bootjes te zien was, waaruit blijkt dat hij niet op alle sloepen aanwezig was; dat kan trouwens ook op afbeeldingen worden vastgesteld. Achter de zevende doft is eveneens een verhoogd vlak: het vloertje waarop de stuurman staat. Het achterschip wordt afgesloten door een plechtje.

Op het dolboord, dat met het ernaast liggende berghout een brede band aan de bovenkant van het boord vormt, is slechts een enkele originele roeidol overgebleven. Die is als één pen gemaakt. De plaats waar de overige gezeten hebben is echter nog zichtbaar. Ter hoogte van de tweede doft, aan bakboord, ligt een klamp. Aan de voorkant is ze vertikaal gemaakt, naar achteren loopt ze snepend tot op het dolboord. De bestemming van dit onderdeel is ons niet bekend. Aan stuurboord bevindt zich in de boeg,

dicht bij de voorsteven een andere, grotere klamp. Aan de kant van de voorsteven hoort ze recht te zijn (maar ze is wat beschadigd), naar achteren loopt ze snepend af tot op het dolboord. Ze sluit het kluisgat af waarlangs de uitlopende lijn naar buiten sliert.⁸

Op één van de sloepjes zit nog een soort dol in de bakboordboeg van het dolboord. Ook hiervoor kan niet onmiddellijk een verklaring worden gegeven.

De spantvorm vertoont een matig scherpe kimmeracht, waarna de spantlijn in een matig ronde kimbocht in het rechtstandige boord overgaat. De vorm van het onderwaterschip lijkt op die van de Texelse en Huisduiner sloepjes. Toch zijn de Zaanse met een wat scherpere kop en kont gesneden. Onder het brede berghout is een eveneens brede scheergang zichtbaar, want deze gang is dikker dan de gewone huidplanken en steekt er buiten uit. De hoek gevormd door de onderkant van het berghout en de buitenkant van de scheergang is opgevuld door een klamp, die van aan de voorste tot aan de achterste doft reikt. De onderkant van deze klamp is afgerond en de uiteinden zijn snepend afgerond. Het doel van dit vulstuk is duidelijk: het moet beletten dat het buiten de huid stekende berghout tijdens het strijken van de sloep ergens blijft haken. Een soortgelijke voorziening is ook getroffen op de twee Huisduiner sloepjes.⁹

Bij de Zaanse sloepen is echter nog een tweede voorzorg aangebracht. Onder de vullingklamp zit nog een tweede en wel onder de uitspringende onderrand van de scheergang. Deze tweede klamp is ongeveer even lang als de eerste en aan de uiteinden ook snepend afgerond.

In alle sloepjes is een ijzeren stang voorhanden die vertikaal tussen de derde en de vierde doft is aangebracht. Aan de bovenkant is ze tot een haak omgebogen en daarmee wordt het sloepje in het oog van de uit het klosje stekende draad opge-

hangen.

*Beschildering*¹⁰

Het onderwaterschip is wit geschilderd tot aan de gegolfde waterlijn, die wel te laag is aangebracht. Boven de waterlijn is de romp donkergroen gekleurd tot onder de scheergang. Deze is weer wit. Het wit loopt over in een cirkelsegment, dat aan beide zijden van de steven is getrokken. Dit witte segment is van het groen van de romp gescheiden door een zwart biesje. Het berghout is ook zwart. Deze wijze van beschilderen stemt geheel overeen met die van de vier andere bekende modellen. In het witte boegsegment zijn twee initialen geschilderd. Die houden doorgaans verband met de naam van de reder of van de commandeur van de walvisvloot. In dit geval is in het stuurboordsegment in Engels schrift *A°* geschilderd; Anno. Daaronder zijn in drukletters de hoofdletters *I.L.* aangebracht. Onder deze initialen is in een klein vloeiend schrift het woord *Junior* geschilderd. Aan de bovenrand van het bakboordsegment staat op dezelfde hoogte als de *A°*, het jaartal 1751. Daaronder dan, in drukletters, de hoofdletters *P.G.* Alle letters en cijfers zijn in het zwart aangebracht. De binnenkant van de sloepjes is blauw-zwart geschilderd, behalve het deel van het boord boven de doften; dat is rood. Deze rode band loopt door over de dwarsschotten onder de voor- en achterplecht.

Iedere sloep is nu uitgerust met twee riemen. Waarschijnlijk zijn er meer geweest, afgaande op het aantal roeiers dat in de vaartuigen zit. De enkele riemen die er zijn, werden beschilderd met een blauw-wit-rood visgraatmotief dat over de ganse lengte van het riemblad is aangebracht met drie witte, drie rode en drie blauwe vakken.

Bemannig

De sloepen zijn alle 'bemand,' de eigen-

tijdse met drie, de nieuwe met respectievelijk vier en vijf koppen. Die zijn voorgesteld door in hout gesneden poppetjes. Waarschijnlijk zijn er in elke sloep zes voorhanden geweest, maar daarvan zijn er een aantal 'over boord' gevallen. De nog aanwezige poppetjes zijn met een spijker, die er aan de onderkant is ingeslagen, in de scheepjes vastgezet. De mannetjes in de oudere sloepjes onderscheiden zich van die in de nieuwere door hun houding, kleding en bewerking. Van de oudere zijn er slechts zes overgebleven, drie in iedere boot. Of ze zich op de oorspronkelijke plaats bevinden, lijkt eerder twijfelachtig. Twee mannetjes zijn duidelijk als roeier te herkennen. In de eerste sloep zit er één met evenwijdig voor zich gestrekte armen op de doft, licht achteruit leunend. Een tweede zit in dezelfde houding in de andere sloep. Een derde mannetje houdt de beide armen meer naar beneden gericht en hij staat recht. Dit zou een stuurman kunnen uitbeelden, hoewel hij naast de roeier staat. In de andere sloep staat een soortgelijk mannetje, maar daarvan zijn de armen afgebroken. Toch lijkt hij dezelfde houding te hebben als de vorige en daarom zou hij ook een stuurman kunnen zijn. Een derde staande figuur heeft beide armen lichtgebogen naast het lichaam hangen, de voorarmen schuin naar beneden voorwaarts gericht. Zijn houding lijkt ook bij die van een stuurman te passen, misschien een 'overlevende' van de twee andere verdwenen oude sloepjes. Tenslotte zit in één van de bootjes nog een mannetje met beide armen voor de borst gekruist. Hij zit kennelijk te niksen of kou te lijden, wat uiteraard niet onmogelijk was.

In de nieuwere sloepjes zijn zeven roeiers geplaatst, respectievelijk drie en vier per boot. Ze zitten alle licht achteruit geleund met gestrekte armen. Eén van hen houdt een riem vertikaal omhoog, het bekende teken dat de sloep aan een wal-

vis vast zit.¹¹ In ieder van deze twee sloepen staat een mannetje recht. Eén van hen moet een harpoenier zijn. Hij staat in het voorschip met zijn rechterarm boven het hoofd, klaar om een harpoen te werpen - in dit geval een aangepunt saté-stokje - de linkerarm dwars voor de borst. In de tweede sloep staat het mannetje in het achterschip op de plaats van de stuurman. Hij is enigszins naar stuurboord gedraaid en houdt zijn gebogen armen naast het lichaam, de voorarmen schuin naar beneden. Zijn houding wijst er op dat hij een stuurriem behoort te bedienen.

De kleding van de mannetjes wordt geaccentueerd door kleuren. De meeste hebben een donkerblauw-zwarte jas tot aan de dijen, een enkele een rode. Enkele dragen daaronder een lichtgekleurde lange schort. Om de lenden is een bolle gordel te zien, die rood is geschilderd, maar enkele missen dit stuk. De hoofddekseis zijn eveneens verschillend. De meeste mannetjes zijn getooid met een bolle hoed met vrij smalle rand, maar een enkele draagt een soort ronde (Baskische) muts. De mannetjes in de twee jongere sloepen zijn niet op dezelfde wijze van een hoofddekseis voorzien. De harpoenier draagt wel degelijk een Baskische muts. Een paar andere hebben een hoedje met opgeslagen rand op het hoofd en weer andere een platte hoed met brede rand. De poppetjes van deze nieuwere sloepen zijn hoekiger gesneden dan die van de oudere; zij zijn overigens vrij aardig geslaagd.

Betekenis van de initialen en het jaartal op de boegen

De initialen verwijzen doorgaans naar de naam van de commandeur en/of de reder van de walvisvaarder, waartoe de sloepen behoren.¹² Het gebeurde wel dat schilders van tegeltableaus met walvisvaarders hun eigen initialen op de sloepen aanbrachten.¹³ In dit geval staan de initialen

I.L. Junior voor de naam van de boekhouder Ian (Jan) Louwe Junior uit Zaan-dam. Jan Louwe Junior was koopman en boekhouder; hij werkte met zijn schoonvader Jacob van de Ley (of Lay) samen en volgde deze ook op. Jacob van de Ley was al directeur in 1713. In 1715 stond het schip *De Pensionaris Buys* onder zijn directie en in 1720 de *De Jonge Wijker* (voorheen *Het Stadhuis van Amsterdam*) dat tijdens de reis verging. In 1727 beheerde hij, waarschijnlijk samen met Jan Louwe, het schip *De Jonge Lourens*, waarvan de naam verwijst naar de intrede in het bedrijf van de jonge Jan Louwe.¹⁴

De initialen *P.G.* op de bakboordzijde van de sloepen staan voor Pieter Jansz. Groen, die als commandeur voor Jacob van de Ley en Jan Louwe werkte tussen de jaren 1713 en 1751, behalve tijdens de jaren 1748 en 1750.¹⁵ Pieter Jansz. Groen werd wellicht te Wijk aan Zee geboren omstreeks 1688. Hij wordt veelvuldig als commandeur vermeld in notariële akten betreffende de walvisvaart, zoals voor de schepen hiervoor genoemd.¹⁶ Mogelijk is de naam van het schip *De Jonge Wijker* in verband te brengen met de geboorteplaats van de commandeur. Dit schip is, zoals hiervoor gemeld, 'gebleven' en het was de tweede keer dat Groen zijn schip verloor. Ook in 1717 was zijn vaartuig gebleven.¹⁷

Commandeur Pieter Jansz. Groen voer als commandeur en Jan Louwe Junior was boekhouder sedert 1746. In dit jaar voer de *De Louwerens* af op 17 april en maakte negen vissen buit, goed voor 250 vaten spek en 450 kwartelen¹⁸ traan. In 1747 vertrok het schip op 14 april en ving zeven vissen, die 270 vaten spek en 461 kwartelen traan opleverden. Voor dit jaar worden Jan Louwe Junior als boekhouder en Pieter Jansz. Groen als commandeur vermeld voor het schip *De Louwerens*. Maar in 1748 werkte de boekhouder met het schip *Dezendrijk*,

waarop Jan Derkz. als commandeur voer. Die doodde drie vissen, goed voor 60 vaten spek en 112 kwartelen traan. Jan Louwe Junior en Pieter Jansz. Groen werkten wéér samen in 1749, andermaal met de *De Louwerens*. Die voer uit op 19 april, maakte acht vissen buit en bracht 290 vaten spek mee die 470 kwartelen traan opleverden. *De Louwerens* kwam toen als eerste van de vloot terug in Texel op 12 juli. Het volgende jaar - 1750 - werd *De Louwerens* uitgereed door zowel Jan als Hendrik Louwe - vandaar de naam van het schip - maar met Weyert Melgertz. als commandeur. De vangst bedroeg slechts één vis en die bracht maar 91 vaten spek en 132 kwartelen traan op. 1751 was weer een mager jaar voor *De Louwerens*. Commandeur Pieter Jansz. Groen kreeg maar een halve vis te pakken, waarmee slechts zeven vaten spek konden worden gevuld, goed voor zestien kwartelen traan. Wie weet of de slechte opbrengst niet de oorzaak of de aanleiding vormde om af te zien van de verdere diensten van commandeur Groen. Was die niet meer geschikt voor dit zware werk, of was hij ziek? Een feit is dat Pieter Jansz. Groen na 2 maart 1751 niet meer als commandeur wordt vermeld in de notariële akten en dat hij in 1751 zijn laatste reis maakte.¹⁹ Mogelijk is hij na zijn thuiskomst op 12 augustus met pensioen gegaan en zou de walvismobile hem als afscheidsgeschenk aangeboden kunnen zijn. Tenslotte had hij 37 jaar lang als commandeur gevaren voor dezelfde firma, 161 vissen gevangen en 6285 vaten spek binnengebracht.²⁰ Wanneer Pieter Jansz. Groen is overleden kon niet worden achterhaald.²¹ Wél is

verder nog van hem bekend, dat hij in Wijk aan Zee een vooraanstaand man was; in 1718 was hij diaken van de hervormde gemeente,²² tevens wordt hij in 1723 en 1724 genoemd als schepen en oppergasthuismeester van Wijk aan Zee, als ambtshalve partij in een civiele procedure.²³ Hij is tweemaal gehuwd geweest; een eerste maal te Wijk aan Zee op 23 februari 1710 met Pietertje Abramsz., jongedochter van Petten; na haar dood hertrouwde hij met Crijntje Cornelis, jongedochter van Wijk aan Zee, en deed hij daarvoor ondertrouw op 6 november 1718.²⁴ Boekhouder Jan Louwe Junior treft men nog in de registers aan tot 1756. Hij beheerde onder meer de uitreding van het bootschip *De Faam* en van de *Hollandia*.²⁵

Dit toch wel bijzondere en waarschijnlijk unieke tafereel heeft, behalve zijn historische waarde, als relict van volkskunst met betrekking tot de walvisvaart, en zijn decoratieve waarde, ook belang als bron van technische inlichtingen, die bijdragen tot een betere kennis van de Nederlandse walvissloep. De inlichtingen die aan de hand van deze modellen werden verkregen sluiten aan bij de gegevens die de Texelse en Huisduiner sloepjes opleverden en vullen deze op meerdere punten aan. Deze modellen blijken dus geen fantasietjes te zijn, maar geven een waarheidsgetrouwe, zij het volkse voorstelling van de werkelijkheid. Daarom verdienen zij - ná restauratie - de passende zorg om ze voor verder verval te behoeden, zodat ze als portret van de Nederlandse walvissloep in de toekomst bewaard blijven.

Noten

1. C. de Jong, 'Beschouwingen over twee modellen van de Nederlandse walvissloep'. *Spiegel der Zeilvaart* 9, 1985, 6, 25-28.
2. J. Van Beylen, 'Portret van de Nederlandse walvissloep in de 17de en 18de eeuw'. *Tijdschrift voor Zeegechiedenis* 5, 1986, 2, 81-

145.

3. D. Schaap, *Halen en brengen. Visserij door de eeuwen heen* (Alphen aan de Rijn, 1978), p. 21.
4. Ik dank de heer H. de Wit, beheerder van het museum, oprecht voor zijn vriendelijke

- medewerking bij het onderzoeken en fotograferen van de mobile.
5. De draad is niet de oorspronkelijke ophanging. Op de foto in Schaap's boek (noot 3) hangt de walvis aan een ijzeren stang met een haak aan beide uiteinden.
 6. J. Van Beylen, *op. cit.*, p. 110-112.
 7. *Ibid.*, p. 122-123.
 8. *Ibid.*, p. 98.
 9. *Ibid.*, p. 112.
 10. *Ibid.*, p. 118-120.
 11. *Ibid.*, p. 118.
 12. *Ibid.*, p. 119.
 13. *Ibid.*, p. 120.
 14. Rijksarchief in Noord-Holland (RNH), Oud Notarieel Archief (ONA), inv. nrs 5829/165, 5846/172, 5847/147, 6038/117, 5987/54 en 89, 5989/46 en 5991/71. Met mijn oprechte dank aan de heer H. van Felius, archivaris bij het RNH, die mij deze gegevens bezorgde.
 15. Gerrit van Sante, *Alphabetische Naam-Lijst van alle de Groenlandsche en Straat-Davidsche Commandeurs, die zedert het jaar 1700 op Groenland en zedert het jaar 1719 op de Straat-Davis voor Holland en andere Provinciën hebben gevaaren* (Haarlem, 1770), p. 152. (Van Sante's werk is aanwezig in de bibliotheek van het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' te Rotterdam.
 16. Zie noot 14.
 17. Gerrit van Sante, *op. cit.*, p. 152.
 18. Oorspronkelijk de inhoudsmaat voor walvisolie of van een spekton = 4 okshoofden = 343 tot 400 liter.
 19. *Lijste van de Groenlandse visserij beginnen-de A° 1700-1786*. Handschrift Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaart Museum', Amsterdam.
 20. Gerrit van Sante, *op. cit.*, p. 152.
 21. RNH. Van Wijk aan Zee, de woonplaats van Pieter Jansz. Groen, zijn uit de periode 1737-1756 geen registers van begraven bewaard gebleven. In latere registers is zijn naam niet vermeld.
 22. RNH, Doop- en trouwregisters Beverwijk (DTB), inv. nr 49.
 23. RNH, ONA, inv. nrs 5847/208 en 5848/24.
 24. RNH, DTB, inv. nr 50.
 25. Het bootschip *De Faam* werd veelvuldig afgebeeld door Adriaan (van) Salm (? -1720). Of het hier om hetzelfde schip gaat, is niet zeker (J. B. van Overeem, 'De schilders A. en R. van der Salm', *Rotterdams Jaarboekje* 1958).
De Groenlandvaarder *Hollandia* voer in 1750 nog voor de Zaanse rederij Claas Blauw (P. Dekker, *De laatste bloeiperiode van de Nederlandse Arctische walvis- en robbenvangst 1761-1775* (Zaltbommel, 1971), p. 305).

Agenda

14 - 20 augustus 1988: *Terra Australis to Australia* in Sydney Australië. Symposium over de ontdekkingsgeschiedenis van het continent in het kader van de Bicentenary van Australië.

12 - 14 september 1988: *Fifth International Symposium on Boat and Ship Archaeology* in het Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaart Museum' te Amsterdam. Het thema van het symposium is 'de techniek van karveelbouw' waarbij vooral de vanuit de archeologie voor de scheepsbouw in noordwest Europa 15e - 18e eeuw geleverde kennis aan bod komt. Inlichtingen: Drs. C. F. L. Paul, Rijksmuseum 'Nederlands Scheepvaart Museum,' Kattenburgerplein 1, 1018 KK Amsterdam.

'Tweederlijke gevoelens'

Competentiegeschillen over zeevonden uit Nederlandse koopvaarders (1770-1772)*

M. de Keuning

*Wat baatte ... het zwoegen
Des zeemans op den oceaan,
Wanneer na 't rustloos zeebeploegen,
Hij op zijn kusten moest vergaan?
Belaân met schat van vreemde landen,
Dacht hij, aan de ouderlijke stranden,
Te smaken 't goed, dat God hem gaf;
Maar ach! verzeild op vreemde gronden,
Heeft de afgrond al zijn hoop verslonden:
Het strand der vaderen wordt zijn graf!*¹

Op 30 december 1769 verliet de driemaster *Schoteroog* met een lading van onder meer 1600 vaten kwik, 109 vaten talk en 22 vaten antimonium de haven van Triëst met bestemming Amsterdam. Deze koopvaarder stond onder bevel van Dirk Frost, die meer dan twintig jaar ervaring als schipper had.² Een voorspoedige reis zou de *Schoteroog* niet zijn gegeven. Al direct na vertrek zorgde zwaar weer voor aanzienlijke vertraging en schade. Uitgebreide reparaties, waarvoor zelfs de lading moest worden gelost, werden van 12 maart tot 14 juli 1770 in Cagliari op Sardinië verricht. Op 19 augustus kwam in de buurt van het eiland Wight de Helderse loods Cornelis Koning aan boord; drie dagen later nam hij het bevel van Frost over. Voor de Republiek binnenvallende, geladen schepen bestond in principe loodsdwang, waarbij de loods tijdelijk de bevelvoering en daarmee de verantwoordelijkheid voor het schip overnam.

Spoedig rees bij schipper Frost twijfel over de deskundigheid van de zojuist aan boord gekomen loods. Met de door Ko-

ning gekozen koers voer het schip zijns inziens recht op de Noorderhaaks, een gevreesde zandbank bij Texel, af. De loods verzekerde de schipper wel degelijk in staat te zijn de *Schoteroog* veilig het Texelse zeegat binnen te brengen. Kort daarna, op 22 augustus 1770, stootte de driemaster verschillende malen op de Noorderhaaks, waarna deze onmiddellijk veel water maakte. Spoedig kwamen rondom de *Schoteroog* delen van de scheepshuid bovendrijven. Frost restte toen niets anders dan om hulp verzoeken door het afgeven van drie schoten en het laten waaien van de geus.

Dadelijk na dit noodsignaal boden twee loodsboden van Texel en een uit Den Helder assistentie. Met hun hulp werden 230 vaten kwik overgeladen en zo in veiligheid gebracht. Maar door verslechterend weer moest weldra het tuianker worden gekapt. Daardoor begon het schip zó erg te stoten, dat het levensgevaarlijk werd nog langer aan boord te blijven. Een vierde, Texelse loodsbod werd aangenomen om alle zestien koppen met de schipper en de loods van boord te halen. Met gebruikmaking van een touw lukte dit. De volgende dag werd duidelijk dat de *Schoteroog* verloren was.³

Reeds enige dagen na het verongelukken van de driemaster begonnen Texelse bergers ijverig te zoeken naar restanten van de kostbare lading. Naast eerder gevonden drijvende goederen, zoals vaten talk en Spaanse zeep, werden vanaf 1 september vele vaatjes kwik geborgen, die na