





*De walvisvaarder Prins Willem op de Nieuwe Maas bij
Rotterdam*

Een schilderij door Lieve Pietersz. Verschuier



ROB KATTENBURG

AMSTERDAM 1989



Lieke Pieterse Verschuur. Detail met de spiegel van de Prins Willem met het beeld en het wapen van Willem III van Oranje. Op de sloupen is het merkteken van de reder geschilderd.

DE NEDERLANDSE WALVISVAART IN DE ZEVENTIENDE EEUW

Hoewel het jagen op walvissen met zeegaande schepen al eeuwenlang door de Noren en de Basken werd beoefend, begon Nederland zich pas in het begin van de zeventiende eeuw voor dit bedrijf te interesseren.

Voor die tijd voldeden oliehoudende gewassen als lijn-, kool-, raap- en hennepzaad in de behoefte aan vetten. Met de bloei van de Republiek groeide de bevolking en steeg de vraag naar lampenolie, zeep, kaarsen en dergelijke, zodat het lonend werd om bronnen van dierlijk vet te zoeken.

Zowel Nederland als Engeland werd in deze periode gekenmerkt door een grote expansiedrang en ondernemingslust. Bij het zoeken naar een noordelijke doorvaart naar Azië, van belang voor de specerijenhandel, was men tot de ontdekking gekomen dat de noordelijke wateren rijk waren aan walvissen.

Aanvankelijk beperkte men zich tot de jacht op walrussen en zeehonden en werd wel traan gekocht in het noorden van Noorwegen en Rusland. Gaandeweg keek men echter de kunst van de walvisvangst af van de Basken, die voornamelijk jacht maakten op de Groenlandse walvis. Dit traagzwemmende dier was vrij gemakkelijk te vangen en had een uitzonderlijk dikke speklaag.

In de eerste decennia van de zeventiende eeuw konden dicht onder de kust voldoende walvissen worden gevangen, die dan verder aan land bewerkt werden, o.a. op het Jan Mayen eiland en op

Spitsbergen, waar de Hollanders *Smeerenburg* stichtten, een traankokerij waar in het seizoen circa 1000 man werkzaam waren. Door klimatologische omstandigheden begonnen in de jaren 30 verschuivingen in het pakij's plaats te vinden, waardoor de walvisvangst zich van de kusten verplaatste naar de open zee. Het werd te omslachtig om de walvissen ter plekke op de kust te verwerken. Het spek werd nu meestal in vaten meegenomen naar het vaderland en daar tot traan gekookt.

Door de felle concurrentie met de Engelsen gedwongen bundelden een aantal voornamelijk uit Delft en Amsterdam afkomstige ondernemers in 1614 hun krachten in de *Noordsche Compagnie*. De Staten-Generaal verleende hen het monopolie op de walvis- en robbenvangst op de kusten tussen Nova Zembla en Straat Davids. Dit octrooi werd telkens voor een periode van een paar jaar verleend. Terwille van de handelsbelangen stelde de Compagnie een minimumprijs vast voor de traan en maakte afspraken voor een maximaal toegestane productie.

In de beginjaren voeren er gemiddeld 18 schepen per jaar uit, die per seizoen elk zo'n vijf walvissen ving. De walvisvloot voer rond maart-april uit en keerde augustus-september weer naar huis terug. In tijden van gevaar werd de vloot op heen- en terugtocht geëscorteerd door een aantal oorlogsschepen.

Tussen 1625 en 1630 waren de traanprijzen laag, zodat er minder schepen uitgereed werden. Daarna verbeterde de situatie weer. Er werden meer walvissen aangetroffen en de traanprijzen trokken aan. Het was dan ook niet verwonderlijk dat de belangstelling voor de walvisjacht steeg. Ondernemers die niet tot de Compagnie behoorden zagen nu hun kans schoon, daar het octrooi alleen betrekking had op de kusten en niet op de open zee, waar in deze periode de meeste walvissen werden gevangen. Dit betekende het einde voor de Compagnie. Hoewel het octrooi nog tot 1642 van kracht was, viel de Compagnie eind jaren dertig reeds uiteen. De walvisvangst werd nu een strikt individuele onderneming, waarbij ondernemers uit de Zaanstreek, die veelal grote ervaring hadden omdat zij vroeger zelf bij de walvisvaart betrokken waren geweest, de boventoon gingen voeren.

Het aantal schepen dat per jaar uitvoer groeide tot ongeveer 100 in de jaren zestig tot 200 à 250 in de topjaren van de walvisvaart, in de periode van ca 1680 tot 1725, toen per jaar zo'n negen à tienduizend zeelieden werk vonden op de walvisvaarders. De walvisvaart werd na 1660 steeds meer een gespecialiseerde bedrijfstak. Ondernemers hadden vaak ook belangen in nevenactiviteiten als scheepsbouw en -reparaties en traankokerijen.

In de achttiende eeuw ging de Nederlandse walvisvangst sterk achteruit, voornamelijk te

wijten aan de vele oorlogen. Aan dit bedrijf, dat eeuwenlang sterk tot de verbeelding heeft gesproken vanwege de romantiek van de jacht op een spectaculair, bijna magisch dier onder barre omstandigheden, kwam rond 1800 een einde. Hoewel andere landen doorgingen met de walvisvaart is deze activiteit in Nederland nooit meer opgebloeid.



Lieve Pietersz. Verichsier. Detail met de traankokerij van Pieter en Bastiaan van Harlaer op het eiland Fegesoort. Op het fornuis staan drie kokers, die het walvispek tot traan verwerken. De tent rechts van het fornuis is bestemd voor kniperswerkzaamheden en wordt tevens als onderkomen voor de arbeiders. Op de voorgrond, bij een rij vaten met traan, staat de meesterkocche van de kokkerij te praten met de traanrooier, die van naderwege toezicht moest houden op de kwantiteit en de kwaliteit van de traanproductie.



DE WALVISVAARDER PRINS WILLEM OP DE NIEUWE MAAS BIJ ROTTERDAM

Lieve Pietersz. Verschuier (Rotterdam ca 1630 – 1686) was de zoon van een scheepsbeeldhouwer en kwam zodoende al vroeg in aanraking met schepen. Voordat hij schilder werd trad hij enige tijd lang in de voetsporen van zijn vader. Hij zal in deze periode de liefde en aandacht voor schepen en alles wat met de zee te maken heeft opgevat hebben, die zijn latere schilderijen kenmerken.

Het schilderij stelt een walvisvaarder voor op de Nieuwe Maas voor Rotterdam. Dit schip, een fluit, is links op de voorgrond afgebeeld. Het is herkenbaar als walvisvaarder aan de galg met sloepen over het achterdek en aan de vlag met een afbeelding van een walvis aan de grote mast. Op de spiegel is de naam P Willem te lezen. Deze benaming slaat op Prins Willem III, van 1672 tot 1702 Stadhouder van Holland en Zeeland en van 1689 tot 1702 Koning van Groot Brittannië en Ierland. De spiegel wordt gesierd door een afbeelding van Willem III met daarboven zijn wapen, vastgehouden door twee liggende leeuwen. Het schip fungeert blijkens de vlagvoering – de rood-wit-blauwe vlag met walvis op de witte baan van de grote mast – als admiraalsschip van de Groenlandse vloot. Van het achterschip waait de Prinsevlag, van de fokkesteng de Nederlandse geus en wimpel en van de boegspriet de vlag van de Staten-Generaal, ten teken dat het admiraalsschip het bevel voerde over de gehele walvisvloot die dat jaar was uitgezeld. Aan de bezaansmast is een vlag te zien met de kleuren van Rotterdam, mogelijk ten teken dat de schipper uit deze stad afkomstig was.

Walvisvloeten voeren altijd in admiraalsschap, d.w.z. de vloot werd begeleid door een admiraal, een vice-admiraal en een schout-bij-nacht, ervaren commandeurs die werden aangewezen door de Gecommitteerden van de Groenlandse Visserij, bestaande uit de belangrijkste reders ter walvisvaart. Dreigde er gevaar in verband met een op handen zijnde oorlog of vanwege Duinkerker of Barbarijse zeerovers dan was het gebruikelijk dat de walvisvloot tevens een escorte van oorlogsbodems kreeg, die geleverd werden door de Admiraliteitscolleges. De oorlogsschepen brachten de walvisvaarders buiten de gevaarlijkste zones. Daarna berustte de verantwoordelijkheid bij de

Lieve Pietersz. Verschuier (Rotterdam ca 1630-1686). De walvisvaarder Prins Willem op de Nieuwe Maas bij Rotterdam. Doek, 93 x 140 cm. Gegevoerd L. Verschuier. Herkomst: Engelse privécollectie.

Links op de voorgrond de Prins Willem, die aan het lozen is. Geheel links de maankokerij van de gebroeders Van Hartlaer op het eiland Feijenoort. Achter het schip is de in 1648 aangelegde vloedam te zien en daarachter de neer van IJselmonde met het molhuis op Katendrecht. Rechts de stad Rotterdam met o.a. het Oostindisch Huis en de ingang van de Oude Haven.

vlagofficier van de Groenlandvloot, wier belangrijkste taak het was te waken over de vloot, ervoor te zorgen dat deze terwille van de veiligheid in verband bleef en weer tijdig op het afgesproken punt zou zijn voor het rendez-vous met de oorlogsvloot voor de terugtocht. Zelf beoefenden zij ook de walvisjacht.

De *Prins Willem* is een walvisvaarder uit de periode van de ijsvisserij, die rond 1670 begon. Voor die tijd werden de walvissen gevangen in de baaien van Spitsbergen en Jan Mayen en in de ijsvrije zee tussen deze eilanden. Men kon toen volstaan met schepen van de gebruikelijke constructie, die ook voor b.v. de koopvaart werden aangewend. Toen de walvissen zich terugtrokken in het drijfijz waren echter extra versterkte schepen vereist voor de jacht. Het meest geschikt hiervoor waren de rondgebouwde fluiten, waar het ijs gemakkelijk rond gleeed. Behalve door het aanbrengen van zware berghouten zorgden ook de verdubbeling van de scheepshuid en inwendige versterkingen tussen de spanten voor een bescherming tegen de zware druk van het ijs. De *Prins Willem* moet in het begin van de ijsvisserijperiode zijn gebouwd. Het schip heeft, in tegenstelling tot de andere walvisvaarder rechts op het schilderij, nog een galjoen. Een dergelijk galjoen was echter nogal kwetsbaar en werd daarom al spoedig weggelaten, zodat het schip uitsluitend een zware ronde voorsteven had, die beter bestand was tegen het ijs. Hoewel de *Prins Willem* al een fluit is met minder ver ingehaalde boorden, zoals ook bij de 18de eeuwse bootschepen voorkomt, heeft het schip nog geen brede, halfronde bovenspiegel en heeft de verbreding van het bovendek zich nog niet geheel naar achteren doorgezet.

Opvallend is de wijze waarop de twee sloepen aan de galg hangen, niet rechtstandig, maar gekanteld met de bodem naar buiten en extra vastgesjord. Waarschijnlijk is dit gedaan om de twee naast het schip liggende Rotterdamse ponen de gelegenheid te geven dichterszij te komen en zo het lossen gemakkelijker te maken. Een van de ponen, met spriettuig en staatsie, ligt te laden en de andere poot, eveneens met spriettuig, maar zonder staatsie, komt terug van de traankokerij, links op het schilderij afgebeeld, en maakt zich gereed eveneens langs zij te komen. Om het risico van beschadigingen te verminderen heeft het de zwaarden afgenomen. De zeilen zijn gestreken, want de schepen worden van en naar de traankokerij geboomd. Ponen werden veel op de Zuidhollandse en Zeeuwse wateren gebruikt voor de lossing van zeeschepen.

Aan de andere zijde van de *Prins Willem* ligt een van haar vang sloepen.

Achter de walvisvaarder ziet men de rijdsdam, die in 1648 door de stad Rotterdam was aangelegd als stroomgeleider om de diepte van het water voor de stad te waarborgen. De tussen de stad en het eiland Feijenoort gelegen zandplaat was zodanig gegroeid, dat de scheepvaart erdoor gehinderd

werd en het Zuiddiep tussen de zandplaat en het eiland het belangrijkste stroombed van de rivier dreigde te worden ten koste van de waterdiepte voor Rotterdam. Het eiland Feijenoort was sinds 1591 voor tweederde eigendom van de stad Rotterdam. Om de nieuwe dam te kunnen bouwen in het Zuiddiep moest de stad het resterende deel van het eiland kopen van het Ambacht van IJsselmonde.



Lieve Pieter van Veen. Vercheider. Een walvisvaarder op de Nieuwe Maas bij Rotterdam. Doek, 89 x 113 cm. Philadelphia Museum of Art.

Op dit schilderij is eveneens de traankokerij op Feijenoort afgebeeld, met een walvisvaarder die de vlag van de vice-admiraal voert.

Feijenoort had behalve een belangrijke functie in de stroomregeling van de rivier ook een directe economische betekenis voor de stad Rotterdam. In het midden van de 17de eeuw bestond het eiland nog voornamelijk uit gorzen en aanwassen. In 1649 stond de Vroedschap van Rotterdam enige Groenlandreders toe om op Feijenoort een traankokerij te vestigen. De stad liet daartoe het terrein verhogen en een havenje aanleggen. Deze traankokerij kan niet erg lang bestaan hebben, want in 1662 pachtten de gebroeders Pieter en Bastiaan van Harlaer het gehele eiland voor een periode van 25 jaar om er vee te weiden. Als beperkende bepaling behield Rotterdam zich echter het recht voor om aan derden toestemming te verlenen tot het oprichten van een traankokerij. Deze kwam er ook daadwerkelijk, want in 1664 beklagden de gebroeders Van Harlaer zich over de overlast van de nieuw verzezen traankokerij, in de volksmond ook wel stinkerij genoemd. Zij verzochten het bestuur van Rotterdam om voortaan zelf, met uitsluiting van alle anderen, het traankoken op het eiland te mogen uitoefenen. Dit verzoek werd voorgelegd aan de reders ter walvisvaart en de kooplieden der stad, die toestemming verleenden, mits er aan bepaalde voorwaarden van uitrusting werd voldaan. Er moest een goed fornuis gebouwd worden en een loods opgericht worden, geschikt voor het kuipen, de opslag van spek en traan en als logies voor de arbeiders. De reders van Rotterdam waren bereid om vijf stuivers te betalen voor het uitkoken van een kwartel (vat van 232,8 liter) traan.

Vanwege de oorlog met Engeland voeren er van 1665 tot 1667 geen walvisvaarders uit, zodat de gebroeders Van Harlaer aanvankelijk moeite hadden de ten gevolge van de traankokerij verhoogde pacht van Feijenoort op te brengen. Na 1667 braken echter voorspoediger tijden aan, met uitzondering van de jaren 1672 tot en met 1674, toen er weer geen schepen uitzielden vanwege de oorlog met Frankrijk en Engeland. Vooral 1683 was een topjaar voor de walvisvaart. Er voeren toen 242 walvisvaarders uit, waarvan 33 afkomstig uit Rotterdam.

De traankokerij moet kort na 1684 verdwenen zijn, enkele jaren voordat de pachtperiode officieel afliep. De Rotterdamse Vroedschap besloot n.l. in dat jaar het eiland Feijenoort met elzen te beplanten, hetgeen de stad meer opbracht dan verpachting. Het eiland kon toen ook niet meer beweid worden. Het schilderij moet dus van voor deze periode dateren, want er graast nog vee en er is nog niets te bespeuren van enige elzenaanplant.

De traankokerij is in vol bedrijf afgebeeld. Dicht aan de oever liggen een aantal vaten traan met daarachter stapeltjes uitgekookte walvisvinken, waaruit o.a. lijm werd bereid. Sjouwers dragen juist een baar met nieuwe vinken aan. Bij de kwartelen traan vindt een gesprek plaats tussen de meesterknecht van de kokerij, die aan het hoofd stond van de produktie, en de traanroeier, die van

Model van de fluit Prins Willem van Oranje. Ca 1690. Dit is een walvisvaarderschip uit de latere periode van de ijvisserij, te vergelijken met het op het schilderij van Livor Verschuier voor de kade van Rotterdam afgebeelde schip. Deze latere schepen hadden geen kwetsbaar galjoen meer, maar nog aansluitend een ruime voorroven.
Nederlands Historisch Scheepvaartmuseum, Amsterdam



stadswege toezicht uitoefende op het tappen van de gekookte traan en die kwaliteit en kwantiteit in de gaten moest houden. Dit laatste was vooral van belang om de hoeveelheid impost vast te stellen die aan de ontvanger der accijnzen verschuldigd was. Dit ambt werd gepacht van de stad.

Achter de stapels uitgekookte vinken wordt de traan uit een koelbak via een goot in de vaten getapt. Daarachter is een tent te zien, waarin de kuipers hun materialen opsloegen en waarin zij hun werk deden, bestaande uit het controleren, eventueel vernieuwen en na vulling dichtslaan van de vaten. De tent diende ook als onderkomen voor de arbeiders op de kokerij. De door de reders in 1664 voorgestelde loods is dus blijkbaar niet gebouwd. Een tent had het voordeel dat men hem kon afbreken als het seizoen was afgelopen om zo schade door hoge waterstanden op het laaggelegen Feijenoort te vermijden. Alleen de kokerij lag op een verhoging; de overige activiteiten moesten op de omringende weilanden plaats vinden.

Het traankoken zelf gebeurde op het eiland in de open lucht en niet in een afgesloten ruimte, zoals elders veelvuldig plaatsvond. Blijkbaar lag Feijenoort zo ver van Rotterdam af, dat het niet nodig was iets aan de stank te doen. Het hoog opgemetselde fornuis met rokende schoorsteen is links van de kuiperstent afgebeeld. Op het fornuis, dat meestal twee traanketels had, staan drie kokers. De meest linkse stort de spekvinken in de ketels die door de sjouwers aangevoerd worden. De rechts naast de schoorsteen staande koker laat de uitgekookte walvisvinken via een goot in een vinkenbak glijden. Deze worden weer door sjouwers naar een plek achter de vaten met traan gebracht. De meest rechtse koker schept de traan uit de ketels in gedeeltelijk met water gevulde koelbakken. Via een overloopsysteem komt de traan tenslotte in een bak, van waaruit de vloeistof via een goot in de kwartelen wordt overgedaan. De kuiper sloot vervolgens de vaten, die daarna klaar waren voor de verkoop.

Tussen Feijenoort en IJsselmonde liep het Zwanegat. De binnenvaart maakte vooral van deze doorgang gebruik om de langere vaarweg rond de rijsdam en de zandplaat te vermijden. Jarenlang werd er strijd gevoerd tussen de belanghebbenden in de landaanwinning en de scheepvaart over de vraag of het Zwanegat al dan niet afgesloten moest worden. Dit besluit werd pas in 1800 genomen. Op het schilderij is de ingang van het Zwanegat achter de walvisvaarders en de traankokerij te zien.

Achter het Zwanegat is de beboste oever van IJsselmonde te zien met enige kribben en verderop het op Katendrecht gelegen tolhuis voor het voetveer naar Rotterdam. Van het tolhuis reden de postwagens naar Antwerpen. Er ligt een veerschuit aan de wal.

Aan de overzijde van de Nieuwe Maas ligt Rotterdam. Vanuit westelijke richting zien we eerst het vlak aan de rivier gelegen Oostindisch Huis, niet ver oostelijk van de ingang van de Leuvehaven.

Vervolgens ontwaren we de molens *Pelikaan* en *Oranjeboom*, die in werkelijkheid westelijk van het Oostindisch Huis stonden, nabij de Wester Nieuwe Hoofdpoort en de uitgang van de Leuvehaven. Voor het Oostindisch Huis is de mond te zien van de Oude Haven en vervolgens de *Roomolen*, ook wel de *Roode Leeuw* genaamd, aan het Boeregat. Deze haven lag buiten het Oostbolwerk en was eerder in de 17de eeuw de ligplaats van de Rotterdamse haringbuizen. Geheel rechts is tenslotte het Admiraliteitsmagazijn te zien, dat aan het eind van het Boeregat stond. Hier bevonden zich ook de werven van de Admiraliteit en de Oostindische Compagnie.

Rechts ligt bij het paalwerk aan de kant van de stad een walvisfluit met sloepengalg over het achterschip. Deze walvisvaarder is al gelost en de vleet, inclusief de vangsloten, zijn al van boord. Als laatste groet aan de *Prins Willem* lost het enkele saluutschoten, het gebruikelijke afscheid van een admiraalsschip van de Groenlandse vloot.

Midden op de Nieuwe Maas wordt een oorlogsbodem, met wimpel aan de grote steng, richting Boeregat geboegsleerd door enkele sloepen. Dit schip heeft mogelijk samen met nog enkele bodems convooi verleend aan de walvisvloot.

Vlak achter dit fregat is een vaartuig met enkele mast te zien, dat zich voordoet als een jacht en dat mogelijk ook bij de convooiëring betrokken was. Verder westelijk zeilen een driemastkoopvaardijfregat en een vaartuig met enkele mast, dat waarschijnlijk juist de Leuvehaven heeft verlaten.

Tegen de rijsdam aan liggen twee beitelaken met gedeeltelijk gestreken zeilen. Daar op de



Lieve Pieterz. Verschuier. Detail met het profiel van Rotterdam, met v.l.n.v. het Oostindisch Huis, de mond van de Oude Haven, de molens *Pelikaan* en *Oranjeboom*, de *Roomolen* aan het Boeregat en het Admiraliteitsmagazijn.

voorstek een kruiswagen staat en achter het achterste vaartuig een zinkstuk van rijshout is te zien, lijkt het geen twijfel dat hier aan versterking of herstel van de zo belangrijke dam wordt gewerkt. Achter de aken ligt een roeivlet met jagers, die jacht maken op watervogels.

Geheel op de voorgrond rechts naderen twee vletten met vissers, die op weg zijn naar hun stek langs de oever van Feijenoort. Opvallend is de aanwezigheid van een vrouw voorin de achterste vlet. Zij heeft mogelijk gebruik gemaakt van de bereidwilligheid van de vissers om haar naar Feijenoort te brengen om waren aan de arbeiders van de traankokerij en de schepelingen van de *Prins Willem* te slijten. De beide vaten in de vletten zullen wel bier bevatten. Achter in de voorste vlet liggen de visnetten. Daarop ligt een zwaard, dat wordt aangebracht als de vlet het zeil opzet.

Voor de datering van het schilderij zijn twee zaken van belang, het gegeven dat er een traankokerij was op het eiland Feijenoort in de periode 1664 tot circa 1684 en het schip *Prins Willem* zelf. Gezien het feit dat we hier duidelijk te maken hebben met een walvisvaarder uit de beginperiode van de ijsvisserij kunnen we de periode van het ontstaan van het schilderij nog inkrimpen tot circa 1670 – 1684.

In deze periode komen in de archieven twee walvisvaarders voor met deze naam. Het eerste schip komt op 15 april 1670 voor in de notariële archieven van Zaandam als "een fluijschip, eertijts genaemt Huijs te Buijren en is nu genaemt Prins Willem". Dit schip was eigendom van de rederij Aris Cornelis Mataris te Zaandam, een koopman die in financiële problemen geraakt was en bij rechterlijk vonnis gedwongen werd de *Prins Willem* in onderpand te geven aan zijn schuldeiser, de Amsterdamse makelaar in walvisvaarders en reder op de Groenlandvaart Dirck Hensbergen. Of het schip daadwerkelijk in handen is gekomen van Hensbergen is niet zeker; wel staat vast dat het vrij spoedig daarop terug kwam naar de Zaanstreek en eigendom werd van de rederij Claes Gerritsz. Ouwekees. Deze *Prins Willem* raakte in 1678 bij Groenland in het ijs bekneld en verging.

Het tweede schip van deze naam wordt het eerst genoemd in 1682, in een koopakte eveneens in de notariële archieven van Zaandam. In de akte wordt melding gemaakt dat de scheepsbouwer Heijndrick Dirksz. Sluijck een fluitschip genaamd *Het Bonte Paert* voor de som van 10.950 gulden verkoopt aan Jacob Teunis. Windigh, koopman en walvisreder uit De Rijk. De oplevering zou in het voorjaar van 1683 geschieden, zodat het schip uit kon varen met de Groenlandvloot. Dit schip was mogelijk oorspronkelijk voor een andere opdrachtgever gebouwd, die niet aan zijn financiële verplichtingen kon voldoen. De nieuwe eigenaar veranderde de naam van het schip in *Prins Willem* en liet het beeld op de spiegel aanpassen.

In de tweede helft van de jaren 70 van de 17de eeuw werden er echter in de regel geen walvisvaarders meer gebouwd met galjoenen, zodat we mogen aannemen hier met de eerstgenoemde *Prins Willem* te maken te hebben. De mogelijkheid dat er twee schepen met dezelfde naam in dezelfde tijd voeren moet onwaarschijnlijk worden geacht, omdat men bij berichtgeving omtrent vangst of schipbreuk dan niet zou weten om welk schip het ging.

Bovendien zijn in dit verband de schildjes met het koopmansmerk interessant, die als herkenningsteken op de boeg van de sloepen aan de galg en op de te water liggende vangslope zijn te zien. Dit merk vertoont een verticale baan. De broers van de reder Claes Gerritsz. Ouwekees, Cornelis Gerritsz. Jongkees en Cornelis Gerritsz. Ouwekees, hadden een dergelijk koopmansmerk met een verticale baan met daarop respectievelijk de schacht van een pijl en een anker. Het is mogelijk dat het op dit schilderij afgebeelde schild het merkteken voorstelt van Claes Gerritsz. Ouwekees.

Het feit dat een Zaanse schip de Maasmond binnenvaart en niet Texel is op zich niet vreemd. Hieraan kunnen economische redenen ten grondslag hebben gelegen – in Rotterdam werd mogelijk een hogere traanprijs betaald of werd het traankoken goedkoper en sneller afgehandeld – maar ook de weersomstandigheden kunnen een rol hebben gespeeld.

Omdat het hier vrijwel zeker om de vroegste *Prins Willem* gaat, kunnen we de periode van ontstaan van het schilderij nog nauwkeuriger afbakenen. Het schip moet in de periode van 1671 (1670 komt niet in aanmerking omdat de *Prins Willem* op 15 april nog niet was uitgerust) tot en met 1677 als admiraalsschip hebben gevaren. De jaren 1672, 1673 en 1674 vallen uit vanwege de oorlog, zodat overblijven de jaren 1671, 1675, 1676 en 1677. Helaas zijn de archieven der Gecommitteerden van de Groenlandse Visserij te summier bewaard gebleven om hierover uitsluitel te geven. Het feit dat er op het schilderij ook een walvisvaarder van het latere type zonder galjoen is afgebeeld, maakt het echter aannemelijk dat het schilderij na 1675 is ontstaan.

LITERATUUR EN BRONNEN

- P. Dekker. *De laatste bloeiperiode van de Nederlandse arctische walvis- en robbenvangst*. Zaltbommel 1971
- Irene de Groot en Robert Vorstman. *Zeilschepen. Prenten van de Nederlandse meesters van de zestiende tot de negentiende eeuw*. Maarssen 1980
- Louwrens Haquebord en Wim Vroom (red.). *Walvisvaart in de Gouden Eeuw*. Amsterdam 1988
- Mr H.C. Hazewinkel. *Geschiedenis van Rotterdam*. Zaltbommel 1974-75. Vier delen
- P. Ratsma. *Rotterdam getekend*. 's-Gravenhage 1979
- Notariële en Oud Rechterlijke Archieven van de Zaanstreek, Graft/De Rijk, Amsterdam en Rotterdam
- Particulier archief P. Dekker

COLOFON

Tekst: Piet Dekker en Rudolphine Eggink

Gedrukt bij: Drukkerij Verweij B.V., Mijdrecht

Eindredactie: Rob Kattenburg

Foto's: pag. 2, 5, 6, 12 en omslag: Pieter de Vries, Texel;
pag. 9: Philadelphia Museum of Art;
pag. 11: Nederlands Historisch Scheepvaartmuseum, Amsterdam

Gepubliceerd door: Rob Kattenburg B.V.

De Laurensstraat 96

1071 FJ Amsterdam

Tel. (020) 66 22 33 7

