

De Schepen bij Pieter Bruegel de Oude

PROEVE VAN IDENTIFICATIEN

Voorlezing door dhr O. BUYSENS gehouden op 25 Januari 1955.

HET scheepsportret, d. i. de afbeelding van het schip als dusdanig, niet als onderdeel of bijzaak, ontstond in de tweede helft van de 15^e eeuw, ongeveer gelijktijdig in Vlaanderen en in Italië, zonder dat het mogelijk is met zekerheid te bepalen aan welk van beide landen de voorrang toekomt.

De baanbreker bij ons was de meester die zijn werken met de tekens W A merkte en van wie men weinig meer weet dan dat hij waarschijnlijk in dienst van Karel de Stoute werkte (1). Hij liet ons acht afbeeldingen van schepen na, die ogenschijnlijk vervaardigd werden naar niet zeer nauwkeurige modellen en daarom, uit archeologisch oogpunt, niet ten volle bevredigen. Uitzondering maakt de prent die het opschrift « Kraeck » draagt; deze is niet alleen een meesterstuk, maar tevens een overtuigend en betrouwbaar document.

Italië's aanspraak is gesteund op een gravure van de hand van een onbekende (volgens R. MORTON NANCE (2) een Florentijn, volgens Dr Louis LEBEER (3) een Venetiaan), die zelfs niet het

-
- (1) Max LEHRS, *Der Meister W. A. Ein Kupfersticher der Zeit Karls des Kühnen*, Leipzig, K. W. Hiersemann, 1895.
 - (2) R. MORTON NANCE, *Some Old-Time Ship Pictures. VI. A Group of Florentines*. [*The Mariner's Mirror*, Vol. III - N^o 8 (August, 1913), P. 238].
 - (3) Louis LEBEER, *De Geest van de Graveerkunst in de XV^e eeuw*. Diest, « Pro Arte ». P. 69.

minste erkenningsteken op zijn werk aanbracht. Ze stelt een groep van drie schepen van hetzelfde type maar van verschillende grootte voor, hoogstwaarschijnlijk afgebeeld naar het « leven » en niet naar modellen, derwijze geschikt dat het « effect van een zeestuk » (3) bereikt wordt.

Na de W A meester komt in onze gewesten Pieter Bruegel de Oude, die onmiddellijk het genre tot een toppunt opvoert. Alhoewel hij niet bepaaldelijk een marinist mag geheten worden, liet hij ons zeestukken en een aantal scheepsportretten na, alle van de hoogste waarde; buitendien vertonen vele van zijn schilderijen, prenten en tekeningen gezichten op zeekusten, havens en rivieren met schepen verlevendigd.

Wat in 't bijzonder de prenten betreft, werd de volledige verzameling ervan — voor zover ons bekend is bevat ze in 't geheel elf stuks — bijeengebracht en in facsimile in 't licht gezonden door René VAN BASTELAER, in zijn bekend standaardwerk (4). Hij publiceerde zelfs een twaalfde stuk (het N^r 108), maar dat behoort klaarblijkelijk niet bij die serie : als kunstwerk staat het niet hoog — men bemerke slechts hoe flauw de zee voorgesteld is — en de schepen zijn van een enigszins latere periode. Het is niettemin, uit archeologisch oogpunt, een waardevol document.

Deze elf prenten, die eigenlijk niet door Bruegel zelf maar, naar zijn tekeningen, door Frans Huys geëtsd werden, zullen we achtereenvolgens behandelen.

Al de vierkant getuigde schepen, niettegenstaande ze tot vijf onderscheiden typen behoren, heet VAN BASTELAER « nefs de bande ».

Ik heb tot dusver vruchteloos gezocht waar deze kunsthistoricus die uitdrukking mag gehaald hebben : ze is in geen enkel van de woordenboeken, encyclopediën of glossaria die ik met vrucht op dat gebied kon raadplegen; ik ontmoette ze evenmin in over het bewuste tijdperk handelende kronieken en geschiedenisboeken. Ik betwijfel sterk of die term wel bestaat.

Dit zal niet het enige geval zijn waarin wij vaststellen dat VAN BASTELAER, in zaken van de zee, behagen schiep in woorden en uitdrukkingen waarvan hij het gebruik bezwaarlijk zou kunnen verantwoord hebben.

(4) René VAN BASTELAER, *Les Estampes de Peter Bruegel l'Ancien*, Bruxelles, Librairie Nationale d'Art et d'Histoire G. Van Oest & Co, 1908.



Pl. 1. Scheepsstrijd in de straat van Messina

Pl. 1. *Scheepsstrijd in de straat van Messina*

(V.B., p. 39, Pl. 96. Combat naval dans le détroit de Messine) (5)

Dit stuk is het grootste onder naar Bruegel's ontwerpen gegraveerde werken. Algemeen wordt aangenomen dat hier geen historische gebeurtenis voorgesteld is. Ik ben die mening niet toegedaan en wil hierna mijn redenen tot staving ontvouwen.

In de linker benedenhoek van de prent zien we twee galeien, op het achterschip waarvan, onder de tent, een aantal mannen met een tulband als hoofddekseel zich ophouden. Die vaartuigen worden geroeid in de richting van een vierkant getuigd schip met vier masten, dat fok en twee bezanen heeft bijstaan, aan boord waarvan men insgelijks een aantal getulbande opvarenden bemerkt; het vuurt op vier galeien, twee aan bakboord en twee aan stuurboord, — een van deze laatste voert in top van de mast een gespleten wimpel versierd met het St. Andrieskruis.

Meer naar rechts, een weinig voorbij het midden, nadert een ander schip, onder fok, grootzeil en bezaan, de plaats van het gevecht; het voert een kruis in top van de grote steng.

Nog verder naar rechts, in de hoek gevormd door de onderste rand en de cartouche met latijnse distichons, vaart in dezelfde richting een galei, boven de tent waarvan een banier wappert welke gevormd is uit negen banen waarover het St. Andrieskruis.

Die elementen laten reeds toe te bepalen dat zich hier een strijd tussen Muzelmanse en Christene — meer bepaaldelijk Spaanse — schepen afspeelt :

Christene, — de aanwezigheid van het kruis op de stengen en in de vlaggen bewijst zulks ten overvloede;

Spaanse, — de Christene vaartuigen voeren vlaggen die ofwel uit banen samengesteld zijn, ofwel het St. Andries- (Bourgonisch) kruis dragen, ofwel beide kenmerken samen vertonen.

Welnu, in het bekken der Middellandsche Zee waren het, in Bruegel's tijd, alleen de landen deel uitmakende van Keizer Karel's rijk — in feite dus tot de Spaanse kroon behorend — die dergelijke onderscheidingstekens op hunne schepen heschen. Weliswaar bestond de Algerijnse vlag ook uit banen, maar de aanwezigheid van getulbande

(5) Ik verwijs telkens naar de nummering — welke ook door het Prenten-cabinet van de Koninklijke Bibliotheek gebruikt wordt — en de onderschriften van het hiervoren bij (4) vermelde werk.

hoofden aan boord van de vaartuigen die ze voeren, kenmerkt onmiddellijk de Mohammedaanse herkomst van deze bodems.

Aan Spaanse zijde konden de banen zijn : rood-wit-rood, de kleuren van Keizer Karel als hertog van Lotharingen en aartshertog van Oostenrijk ; (6);

geel-zwart, de keizerlijke kleuren van deze vorst; (6)

geel-rood, de kleuren van het koninkrijk Arragon, waartoe de koninkrijken Napels en Sicilië behoorden en die o.m. dezelfde kleuren in hunne wapens voerden.

Op onze ets zijn de vlaggen niet gekleurd, wat de nauwkeurige identificatie ervan bemoeilijkt, zoniet onmogelijk maakt. Zulks is overigens niet volstrekt noodzakelijk en de voorhanden elementen zijn voldoende om mijn hoger uitgedrukte overtuiging betreffende de nationaliteit der vermelde schepen te staven.

Bruegel verbleef in Italië tussen 1551 en 1553. In die tijd hadden de Muzelmannen het meesterschap over de Middellandsche Zee bemachtigd. Ze liepen de kusten van de aanpalende landen af; vooral Italië, Sicilië, Sardinië, Corsica, de Balearen, ja, zelfs Spanje, hadden van hun strooptochten te lijden. Zij brandden steden en dorpen neer, namen al wat gaan kon en in hun bereik kwam, gevangen — de vrouwen en meisjes om in de harems te verdwijnen of als slavinnen verkocht te worden, de mannen om voor de rest van hun leven aan boord van de galeien te roeien, de jongens om tot krijgslieden of ambtenaren opgeleid te worden, indien ze daartoe de nodige geschiktheid toonden.

Vele beruchte kaperkapiteins waren van Christene oorsprong, zoals Kaïr-ed-Din, bijgenaamd Barbarossa, en Piali-Pasja, die het tot admiraal in Turkse dienst brachten en onder de geduchtste vlootvoogden van hun tijd gerekend werden.

Tijdens Bruegel's verblijf in het Zuiden hielden, zoals overigens sedert jaren, de Turken strooptochten op de kusten van Italië en Sicilië.

(6) La magnifique et somptueuse pompe funèbre faite aux obsèques et funérailles du tres grand et tres victorieux empereur Charles cinquième, celebrees en la ville de Bruxelles le XXIX jour du mois de decembre M.D. LVIII, par Philippe Roy catholique d'Espagne, son fils. Anvers, Christophe Plantin, 1559. (Exemplaar van het Prentencabinet te Brussel). Joseph CUVÉLIER, *Le Drapeau de la Belgique* (Bulletins de la Classe des Lettres et des Sciences morales et politiques, 5e Série, t. XIII, N° 5, 1927). Passim.

J.P.W.A. SMIT, *De Legervlaggen uit den aanvang van den 80-jarigen oorlog*. Assen, 1938. P. 10, 51.

Hij besteedde het jaar 1551 aan zijn reis en hij kon nog niet het zuidelijk gedeelte van het schiereiland bereikt hebben wanneer in de lente de Turkse vloot, onder leiding van Sinân Pasja, de omstreken van de straat van Messina verwoestte. Die gebeurtenissen komen dus hier niet in beschouwing.

Men weet niet met zekerheid waar hij het jaar 1552 doorbracht; in 1553 wordt zijn verblijf te Rome vastgesteld.

In eerstgenoemd jaar zijn de Turken, bijgestaan door Barbarijsche zeeroovers, zeer ijverig geweest. SANDOVAL, (7) die, wat die gebeurtenissen betreft, nauwkeuriger is dan enig ander geschiedschrijver uit die tijd, geeft een tamelijk uitvoerige uiteenzetting van hun krijgsbedrijven op zee. Voor mijn doel kan het volstaan deze beknopt samen te vatten.

In de eerste dagen van Juli 1552 verschijnt de Turkse vloot, 103 galeien, 4 galioten en 2, met krijgsvoorraad geladen, mahona's sterk, onder Sinân Pasja, in de straat van Messina. De Franse vloot (S.M. Très Chrétienne Henri II, Roi de France par la grâce de Dieu, is de bondgenoot van de Grote Turk en verleent hem zijn medewerking bij het bedrijven van de bedoelde mensonterende baldadigheden) zal ze vervoegen zodra de zeemacht van Keizer Karel in die gewesten onschadelijk gemaakt is.

De schepen werpen het anker vóór Reggio (Rezo) om er water in te nemen. Vele Turken, vergezeld van Fransen en Italjanen (deze laatsten behorend tot de krijgsmacht van Ferrante de San-Severino, prins van Salerno, die, na jaren met onderscheiding Keizer Karel gediend te hebben, zich ten slotte tegen hem keerde), begeven zich aan wal, maar ze vinden de stad verlaten: de bewoners, aan dergelijke bezoeken gewend, hebben de wijk naar het binnenland genomen. De bondgenoten plunderen het weinige draagbare dat er nog is en steken wat nog recht staat in brand.

Sinân zendt zijn onderbevelhebber Dragoet (of Thorgoed) met twaalf galeien uit om de omstreken van Messina af te lopen. Deze vlootvoogd kan evenwel niet veel kwaads uitrichten, want op de kusten houdt het Siciliaanse krijgsvolk degelijk de wacht.

De Turkse vloot begeeft zich vervolgens in de richting van Napels en blijft een twaalftal dagen vóór het eiland Procida liggen om er het Frans-Italjaans smaldeel, onder Leon Strozzi, Prior van Capua, en de Prins van Salerno, af te wachten. De tegenwoordigheid van die gevaarlijke gasten zo dicht bij hen, slaat de Napolitanen met ontzetting. De Turken wagen het nochtans niet de stad ernstig te verontrusten, want de ruitery van de onderkoning is op haar hoede; zelfs zendt hij een divisie van tien galeien, onder Berenguer de Requesens, tegen hen uit en ze geraakt slaags met achttien galeien door Sinân ter verkenning uitgezonden.

(7) Prudencio de SANDOVAL, Vida y hechos del Emperados Carlos Quinto... Valladolid, 1606.

Daar de Frans-Italjaanse vloot niet opdaagt, gaat Sinân ze verder noordwaarts opzoeken. Hij stoot op een keizerlijke vloot van 39 galeien onder Andrea Doria en behaalt op deze enig voordeel.

Van de verwachte vloot nog geen teken. Sinân besluit dan maar naar Constantinopel terug te keren. Hij kiest weer de weg door de straat van Messina en de bewoners van Calabrië en Sicilië beleven nogmaals angstige ogenblikken als ze de Turkse vloot weer zien voorbijvaren; ze laat evenwel de ongelukkigen met rust.

Het volgend jaar, begin Mei, verlaat Sinân Gallipoli aan het hoofd van 150 vaartuigen, waaronder 20 Franse galeien en 50 Barbarijsche kaperschepen. Hij vaart langs de kusten van Apulië en Calabrië, waar hij meer schrik verspreidt dan kwaad sticht. Hij komt vóór de kusten van Sicilië, maar waagt het niet te landen, want overal staan gewapenden gereed om hem naar behoren te ontvangen. Hij moet nochtans volstrekt water innemen: hij zet 1.500 man, meest Italjanen en Franssen, te Puzallo aan wal, maar ze vallen in een hinderlaag en lijden zware verliezen.

Zijn pogingen om water te bekomen mislukken overal in Sicilië. Hij richt daarom de steven naar de Napolitaanse kust, waar Dragoet de stad Salerno verwoest en ongeveer duizend inwoners gevankelijk meesleept. Na een kort bezoek aan het eiland Elba landt hij op Corsica en bemeestert er Bastia en Bonifacio. Een flinke geldsom, hem uit 's Keizers naam uitbetaald, beweegt Sinân ertoe naar Constantinopel terug te keren.

Zoals men zal vastgesteld hebben, is er in het verhaal van die gebeurtenissen nergens spraak van een scheepsstrijd in de straat van Messina.

En nochtans is op de prent de uitbeelding van het gevecht ten volle waarschijnlijk en de voorstelling van de tactische toestand op een gegeven ogenblik verbluffend raak. Het is niet denkbaar dat Bruegel — die, voor zover ons bekend is, geen krijgsmansopleiding genoten heeft en zeker niet ter zee — het alles zo maar door zijn verbeeldingskracht, hoe groot die ook moge geweest zijn, heeft voortgebracht.

Naar mijn overtuiging heeft hij die vlootbewegingen bijgewoond, en wél in het jaar 1552. Want, wat zien wij?

Achter de reeds vermelde strijdende groep varen twee zeilschepen elkander voorbij; het linkse, dat een kruis in de vóór- en in de grote top voert, geeft vuur aan beide zijden; het rechtse — derhalve Turkse — wordt geënterd door niet-getulbande mannen die tegen de hoge wand ervan opklimmen uit een boord aan boord liggend roeivaartuig.

Uit Messina spoeden zich twee divisies (Christene) galeien, waarvan een deel zich nog achter de landtong, die de haven vormt, bevindt, de verste in rijen van twee, de dichtste in rijen van drie, in de richting van een afdeling vijandelijke roeischepen die nog niet volledig de noor-

delijke punt van de baai van Reggio (Rezo) voorbij is en die zich met kracht van riemen naar de strijdenden haast. Aan beide zijden ziet men duidelijk de sporen door het kielzog nagelaten.

Vóór het brandende, door de Turken en hunne bondgenoten bezette, Reggio (Rezo) liggen twee vierkant getuigde zeilschepen en een twaalfstal roeischepen en verder, tot achter de horizon, komt uit het zuiden een macht van meer dan 70 latijnzeilers (Turkse), waaronder nog een paar razeilen, opdagen. Van dit gros scheidt zich een groep van negen galeien af : ze achtervolgen een driemastschip dat poogt het naar Messina te ontzeilen en met zijn hekstukken op zijn vervolgers schiet.

Wij zijn getuigen van een gevecht geleverd door de voorhoede van twee machtige, hoofdzakelijk uit latijnzeilers bestaande, vloten die op het punt zijn op elkaar te stoten en een grote slag te leveren.

Hoe dan dat gebrek aan overeenstemming tussen de prent en de geschiedschrijving verklaard ?

Eenvoudigweg, omdat het niet tot een grote slag gekomen is. Immers, aan de zijde der Christenen tel ik in 't geheel 44 galeien en 2 vierkant getuigde schepen; aan die der Turken 102 galeien en 4 raseschepen, getal dat op weinig na overeenstemt met wat SANDOVAL opgeeft als sterkte van de vloot waarmede Sinân in het voorjaar van 1552 in de straat van Messina verscheen, n.l. 107 roeischepen en 2 mahona's.

De overmacht der Turken is verpletterend. De Spaanse vlootvoogd zal het — terecht ! — niet gewaagd hebben zijn krijgsmacht volledig in de strijd te werpen en aan een totale en zekere vernietiging bloot te stellen, want de Muzelmannen zijn bekwame, onverschrokken en onmedogende tegenstanders. Hij zal dus slechts een kort gevecht met de vijandelijke voorhoede geleverd en zich daarna spoedig teruggetrokken hebben.

Het gebeurde moet in de grond te weinig belangrijk zijn geweest om het te boek te stellen. Bruegel's genie schiep het om tot een groots tafereel, vol leven en beweging.

Wat er ook van weze, onze belangstelling van een archeologisch standpunt uit, gaat vooral naar de afbeeldingen van de schepen.

In de eerste plaats naar de beide gelijkaardige bodems, de ene (Christene) op bakboordsboeg, de andere (Turkse) op stuurboordsboeg gezien. Ze vertonen dezelfde ongewone vorm van het voorschip, dat zowat op een zeemonster gelijkjt. Die eigenaardigheid, zegt VAN

BASTELAER ⁽⁸⁾, leidde JAL, in zijn *Archéologie navale* ⁽⁹⁾, ertoe er « balinjers » uit de Lage Landen in te zien en te menen dat ze « navires-baleines » (walvis-schepen) waren. Van Bastelaer vond die gevolgtrekking wel wat gewaagd, want hij voegde, bij de aanhaling ervan, de opmerking « peut-être à tort ».

In zijn acht jaar later verschenen *Glossaire Nautique* ⁽¹⁰⁾, s.v. « Baleinier », erkent JAL evenwel zijn vergissing en geeft van de « balinjer » een juistere bepaling : een klein, snel vaartuig. VAN BASTELAER zal dat werk niet geraadpleegd hebben.

In « The Mariner's Mirror » ⁽¹¹⁾, heeft R. MORTON NANCE een bijdrage aan dat soort schip gewijd onder de titel « A Sixteenth Century Sea-Monster of the Renaissance ». Hij komt tot het besluit dat het een *hulk* is.

Maar de *hulk* is een scheepstype uit het Noorden, uit de Hanze-steden, uit Vlaanderen, Zeeland, Holland. Het vertoont een rond « gat » en een overhangende bak of voorkasteel. Wat verder zullen we er nader kennis mede maken. Het was geen gewoon bezoeker van Napels en Sicilië. Overigens, in mijn opzoekingen betreffende de krijgsverrichtingen ter zee in de eerste helft der 16^e eeuw, heb ik geen enkel maal de melding van een *hulk* aan Muzelmanse zijde ontmoet.

De vraag luidt dus : welk is het type van groot gewapend zeilschip, waarvan de vorm niet tot de gewoon bekende behoort, dat zowel door Christenen als door Turken gebezigd werd ?

Daarop moet het antwoord luiden : de *mahona* of *maona*, die door de Spanjaarden ook *galeaza* ⁽¹²⁾ geheten werd.

JAL (*Glossaire nautique*, pp. 954 en 971), steunend op gegevens uit de 16^e en het begin van de 17^e eeuw, beschrijft ze ongeveer aldus : Een vaartuig waarvan de vorm nog wat op die van de *galeaz(z)a* geleek; oorspronkelijk was het een zware galei, maar in de 16^e eeuw werd

(8) René VAN BASTELAER, Peter Bruegel l'Ancien. Son œuvre et son temps... Bruxelles, Librairie Nationale d'Art et d'Histoire G. Van Oest & Cie, MCMVII. P. 57.

(9) A. JAL, *Archéologie navale*. Paris, 1840. Tome II, p. 255.

(10) A. JAL, *Glossaire nautique*. Répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes. Paris, 1848.

(11) THE MARINER'S MIRROR. The Journal of the Society for Nautical Research. Vol. II (1912). P. 97-104.

(12) VEITIA, Norte de Contratación (1671), Libro segundo, Capítulo XIV. Aangehaald door Gervasio DE ARTINANO Y DE GALDACANO, La Arquitectura Naval Española (en Madera). Madrid, 1920. Apéndice V, p. 271.

het wijder en hoger op het water gebouwd, het bekwam het tuig der *nao* of *nave* en de riemen werden weggelaten. Het diende slechts als transport- en vrachtschip.

De afbeeldingen beantwoorden geheel aan die beschrijving : neb die aan deze van de galei herinnert, brede en hoge romp, drie of vier masten, waarvan twee met vierkant tuig, zoals op de *nao* of *nave*.

Geheel rechts, juist boven de reeds vermelde cartouche met de latijnse verzen, zien we een driemaster die schuil gaat zoeken in de haven van Messina; hij behoort tot een type (*nao/nave*) waarover meer bij Pl. 3 en 4.

Volledig op het voorplan, links van bedoeld vak, een grote galei met 15 roeibanen à 3 riemen per bank, de enige van dat soort op de gravure; al de andere zijn à één riem per bank. In het eerste geval roeit ieder man zijn riem (*a zenzile*), in het tweede geval arbeiden 2 tot 6 man samen aan één grote riem (*di scaloccio*).

Boven het roer staat een grote lantaarn, waardigheidsteken van de aanvoerder van een vloot.

Het vaartuig is de hoofd- of kapiteinsgalei, de *galea capitana*.

In top van de mast van bedoelde galei wappert een gespleten wimpel, waarop de keizerlijke adelaar afgebeeld is; op het achterschip, aan bakboordzijde van de tent, ontplooit zich een grote banier gevormd uit negen banen — vier donkere en vijf lichte — waarover het St. Andries- of Bourgondisch kruis.

Vermits het aantal banen overeenstemt met deze van het wapen van Arragon, zou het voor de hand liggen de kleuren te interpreteren als zijnde rood en geel. Maar, aangezien het St. Andrieskruis rood was, kunnen, rekening gehouden met de wederzijdse waarden van de schakeringen der onderscheidene gedeelten, de donkerste strepen niet de rode kleur voorstellen, maar wèl de zwarte. De banen zouden dus beurtelings geel en zwart zijn, d.i. de keizerlijke kleuren vertonen, wat niet onmogelijk voorkomt.

Bij deze gelegenheid wens ik de aandacht te vestigen op de lange wimpels die uit de marsen en van de stengen waaien, alsook op de door de Christene *mahona* gevoerde gestreepte banieren, welke overeenstemmen met deze welke vertoond wordt op het achterschip van een der galeien die de Muzelmanse *mahona* aanvallen.

Die wimpels zijn eigenlijk *balsanen* (ook *bolsanen*, *valsanen*, *bals(h)anen*, *bolslaenen* geschreven). Hier zijn ze versierd, aan de ene

zijde met wapenschilden die te weinig duidelijk zijn om identificatie toe te laten, aan de andere zijde met palmtakken. Aan de hand van wat Bruegel's schilderij « De haven van Napels » toont, mag verondersteld worden dat de versieringen rood op wit waren.

Of er aan het voeren van balsanen voorwaarden of een bijzondere betekenis gehecht was, kon ik tot dusver niet vaststellen.

Wat de banieren betreft, deze bestaan uit vijf banen. Alhoewel ze niet gekleurd zijn en onomstootbare identificatie dus uitgesloten is, kan als bijna zeker aangenomen worden dat deze beurtelings rood en geel zijn, naar de kleuren van Arragon, die, zoals vroeger reeds gezegd, ook bestaan in de wapens van Sicilië en van Napels.

VAN BASTELAER ⁽¹³⁾, beschrijft de zes galeien aan de linker zijde, die het Turkse schip omringen, als « galères à rambates et à senziles ».

Een *rambate* is een getimmerte opgericht op het voorschip, boven het of de kanonnen, een soort bak of voorkasteel. Geen enkel van de hier bedoelde galeien heeft zulk een bovenbouw.

« *A senziles* » is niet een deel van een galei, zoals men uit het zinsverband zou kunnen opmaken, maar duidt een wijze van plaatsing der roeiers aan; zoals we te voren gezien hebben betekent het : één man per riem. Hier is juist het tegenovergestelde; de riem, die groter en zwaarder is, wordt door verscheidene mannen geroeid (*di scaloccio*).

Pl. 2. *Twee mahona's en een nao. Arion met dolfinen.*

(V.B. p. 41, pl. 105. Trois nefs de bande dans une tempête).

De uit archeologisch oogpunt onmiddellijk na de grote prent te tonen ets is deze welke in hoofdzaak twee *mahona's* met vier masten voorstelt, de ene op stuurboordsboeg, de andere op de brede zijde gezien. Hun eigenaardige vorm identificeert ze als zusterschepen van de twee gelijkaardige vaartuigen die op de vorige plaat onze aandacht getrokken hebben.

De eerste voert in top van de vóór- en van de grote steng een vlag met het Bourgondisch kruis, de tweede voert in de gelijknamige toppen een vlag uit vijf banen samengesteld. Gelet op de vorm van de romp en de kentekens in de vlaggen, zijn de schepen zonder twijfel als Spaans te bestempelen. Men zou ze derhalve ook *galeaza's* mogen heten.

(13) René VAN BASTELAER, *op. cit.* (8), P. 56.



Pl. 2. Twee mahona's en een nao. Arion met dolfijnen.

Op de achtergrond links een *nao* of *nave* op stuurboordsboeg gezien.

Van storm, zoals VAN BASTELAER het beweert, is er eigenlijk geen spraak, zoniet zouden de schepen niet zoveel zeil bijstaan hebben en zou zeker reeds de blinde (*cevadera*) ingenomen zijn geworden. De in het want enterende « bootsghesellen » gaan zeil minderen.

Op de voorgrond, rechts, drie gefantaseerde dolfijnachtige zee-monsters; een ervan draagt op de rug Arion, beroemd dichter en toonkunstenaar uit de Griekse oudheid. De legende vertelt dat hij door zeerovers over boord geworpen, maar door dolfijnen, die hij onder de betovering van zijn lier had gebracht, gered werd.

Hier is een voorbeeld van « hors d'œuvre », van bijwerk, zoals we dat nog in andere werken van Bruegel ontmoeten. Het is alsof de mensen van zijn tijd nog niet rijp waren om de voorstelling van de dingen, ter wille van de dingen zelf, te aanvaarden en de kunstenaar het nodig oordeelde in zijn werk enig anecdotisch tafereeltje te brengen om de aandacht van de toeschouwer te boeien. Dat tafereeltje is gewoonlijk, zoals hier b.v.v., naar een uitkant verdrongen.

Pl. 3. *Driemast nao (nave)*, op bakboords windveer gezien,
vooruitgezeild door een bergantin.

(V.B., p. 40, Pl. 100. Nef de bande vue de trois-quarts à gauche par derrière).

Deze prent behoort tot de schoonste uit de serie.

Alhoewel we over geen enkel rechtstreeks gegeven betreffend het type en de nationaliteit van het grote zeilschip beschikken, dient er opgemerkt dat het bijna nauwkeurige spiegelbeeld ervan gevonden wordt op Bruegel's « Haven van Napels », in de Galeria Doria te Rome. (Pl. 12, a).

Van uit de grote mars waait een balsane, die op de bovenzijde met een keizerskroon en met allerhande loofwerk versierd is en, op de onderzijde, het palmtakmotief vertoont dat ook op verscheidene plaatsten op bovengemelde schilderij te zien is.

Op de vóór- en de grote steng is een lange, in een kruis eindigende, staaf bevestigd waaraan gebaande vlaggen wapperen.

Deze vaststellingen laten toe te bepalen dat bedoeld schip een Spaanse *nao* is; volledigheidshalve zou zelfs dienen bijgevoegd *de gavia*, vanwege de aanwezigheid van marsen, die te dien tijde zowat de maatstaf aangaven van de weerbaarheid van een schip.

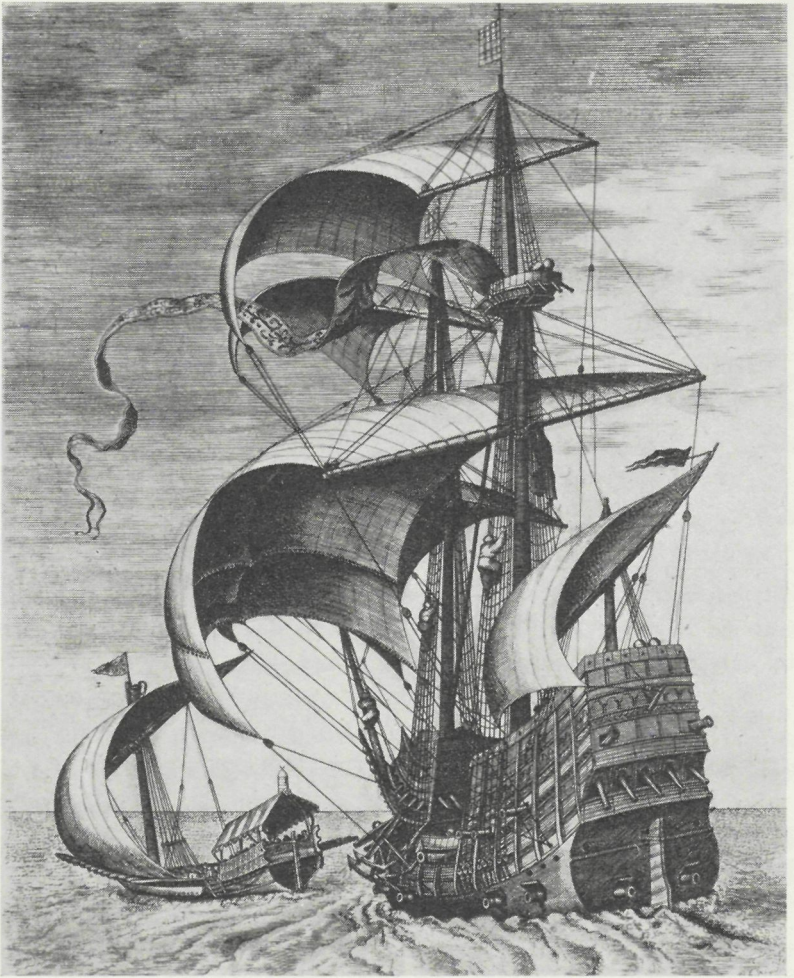
De marsen waren gevechtsposten in top van de ondermasten, van waaruit men de vijand met pijlen, raketten, vuurpotten, stenen, ongebluste kalk, glasscherven — later ook kogels — bestookte.

De term *nao de gavia*, die in 't begin der 16^e eeuw gebruikt werd voor vaartuigen van dat soort, was in Bruegel's tijd algemeen tot *nao* verkort geworden.

Het schip is ruim van geschut voorzien. De meeste zware stukken zijn dicht bij de waterlijn geplaatst; van de lichtere kanonnen is de tromp naar beneden gericht. De te bestrijden vijanden, Turken en hunne bondgenoten, bedienden zich vooral van laag op 't water liggend roeischepen. De zware stukken waren zo geplaatst om die vaartuigen met zekerheid in hun romp te treffen, het lichtere geschut om, door strijkvuur of boorschoten, de inzittenden van de galeien of de vijanden die op de hals van 't schip vaste voet zouden gekregen hebben, te bestoken.

Men zal me wellicht de vraag stellen : waarom is dit schip een *nao*, en niet een karveel, galjoen, kraak of hulk ?

Een *karveel (caravella)* is een kleiner vaartuig en voert doorgaans drie latijnzeilen (*caravella latina*) ofwel één of twee vierkante zeilen



Pl. 3. Driemast nao (nave), op bakboords windveer gezien, vooruitgezeild door een bergantin.

aan de voormast en twee of drie latijnzeilen aan de andere twee of drie masten (*caravella redonda*).

Het *galjoen* (*galeon, galione, galion*) is vooral te erkennen aan de neb, welke aan deze van een galei herinnert. Ze heeft geen overhangend voorkasteel. We beschikken over betrouwbare afbeeldingen ervan, n.l. op een tapijt van het Koninklijk Paleis te Madrid, geweven door de Brusselaar Pannemaker naar een tekening van Jan Vermeyen.

De *kraak* (*carraca, carraque*) was oorspronkelijk een Genuees schip en werd in Bruegel's tijd niet onder Spaanse vlag ontmoet.

Over de *hulk* zal verder gesproken worden.

Ik moet hier nochtans bijvoegen dat, wanneer ik dit schip als een Spaanse nao identificeer, ik niet bedoel dat het van de kiel tot de vlaggetop Spaans is, aangezien de koninkrijken Napels en Sicilië, alhoewel in feite provinciën van Spanje, aan Keizer Karel's zeemacht uit eigen middelen schepen, die er gebouwd en uitgerust werden, verstrekten. Het is dus mogelijk dat we een Napolitaanse of Siciliaanse *nave* vóór ons hebben. De brede spiegel en de opstelling van het zwaar geschut zo gevaarlijk dicht bij het water, zijn wellicht specifiek Napolitaans-Siciliaanse kenmerken; ze wijzen in alle geval op een schip waarvan het operatiegebied vooral tot de Middellandse Zee moest beperkt blijven.

Op de achtergrond is een insgelijke op zijn bakboord windvering gezien en met stuurboordhals zeilend roeivaartuig, dat in top van zijn enige mast een wimpel met het Bourgondisch knuppelkruis voert, bewijs van zijn Spaanse nationaliteit. Aan de naar de toeschouwer gewende zijde telt men dertien riemen. Het is dus geen galei, maar vermoedelijk een *bergantin* (om slechts één van de menigvuldige schrijfwijzen te gebruiken van een term die in onze taal overgekomen is onder de vorm van *brigantijn*, maar een gans ander type van schip aanduidt).

Het achterste is vlak, verschillend van dat van de galei, hetwelk rond is of, juister, gelijk de billen van een aap, naar een toen gebruikte zegswijze.

Uit het feit dat deze *nao* door een *bergantin* vergezeld is, meen ik te mogen besluiten dat ze als oorlogsbodem aangewend wordt. De *bergantin*, immers, was de dienst- en adviesboot voor oorlogsschepen.

Pl. 4. *Viermast (nave), op stuurboords windveer gezien, zeilend in de richting van een stad.*

(V.B., p. 39, Pl. 99. Nef de bande armée de canon, vue de trois quarts par derrière).

Deze prent, die hier in haar 2^e staat getoond wordt, mag als tegenhanger van de vorige gelden.

Het schip is van hetzelfde type (het vertoont o.m. de gelijkaardige brede spiegel), de verschillen betreffen slechts bijzonderheden. De bewapening is enigszins lichter, wat vooral blijkt uit het geringer aantal zware stukken; de opstelling ervan is ongeveer dezelfde. Het voert vier masten (tegen het vorige drie), waarvan twee vierkant- en twee met latijnzeil getuigd zijn. In top van de vóór- en van de grote steng waait een gebaande vlag, ongetwijfeld Spaanse.

Het vertoont niets waaruit zou kunnen ondersteld worden dat het een oorlogsschip is; mij schijnt het een koopvaarder te zijn die, zoals het in die door zeeschuimers onveilig gemaakte zeeën noodzakelijk was, een zware bewapening voerde.

De redenen die op de mogelijkheid wezen dat het schip volgens Pl. 3 een Napolitaans-Siciliaanse *nave* kon zijn, gelden ook in dit geval.

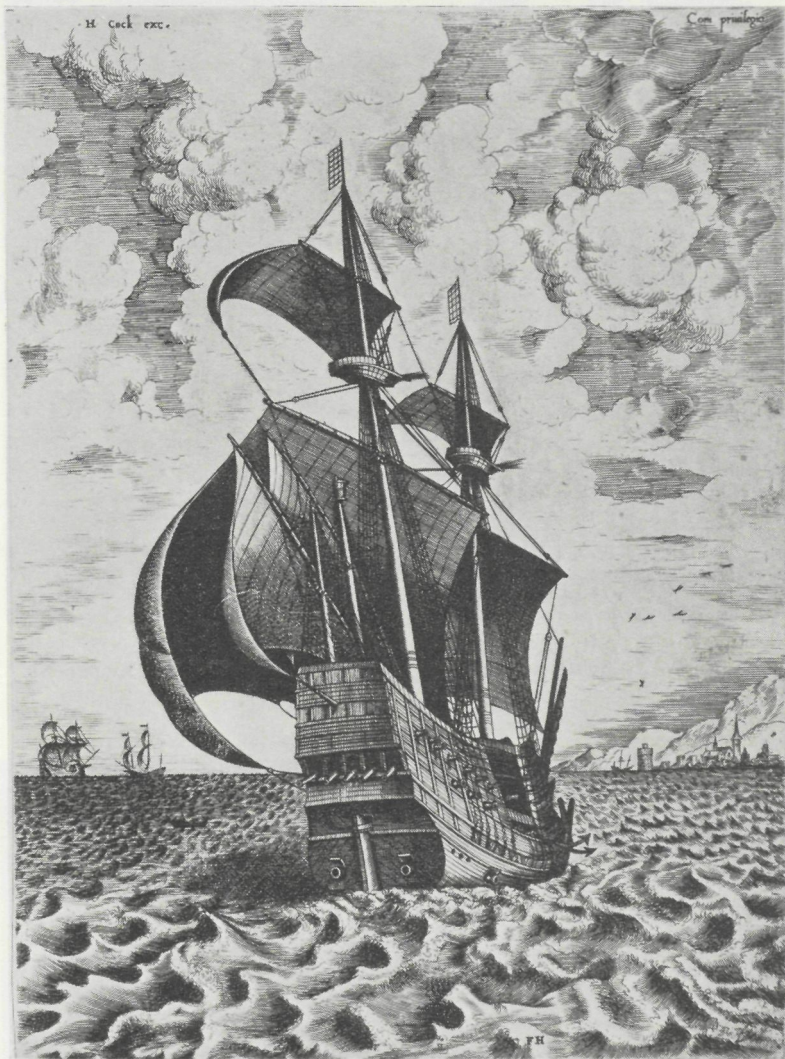
Alhoewel het nauwkeurige evenbeeld van dit vaartuig, noch in spiegelbeeld zoals het voorgaande, noch rechtstreeks in de « Haven van Napels » kan teruggewezen worden, wordt het gelijkwaardige ervan nochtans op die schildering aangetroffen.

Pl. 5. *Zeilende galeien vergezeld van een, op stuurboordsboeg geziene, nao (nave).*

(V.B., p. 41, Pl. 107. Nef de bande vue de poupe (*sic*) entre deux galères).

Deze prent dunkt mij het best bij de voorgaande twee te passen. Ze stelt een groep zeilende galeien en één vierkant getuigd schip voor.

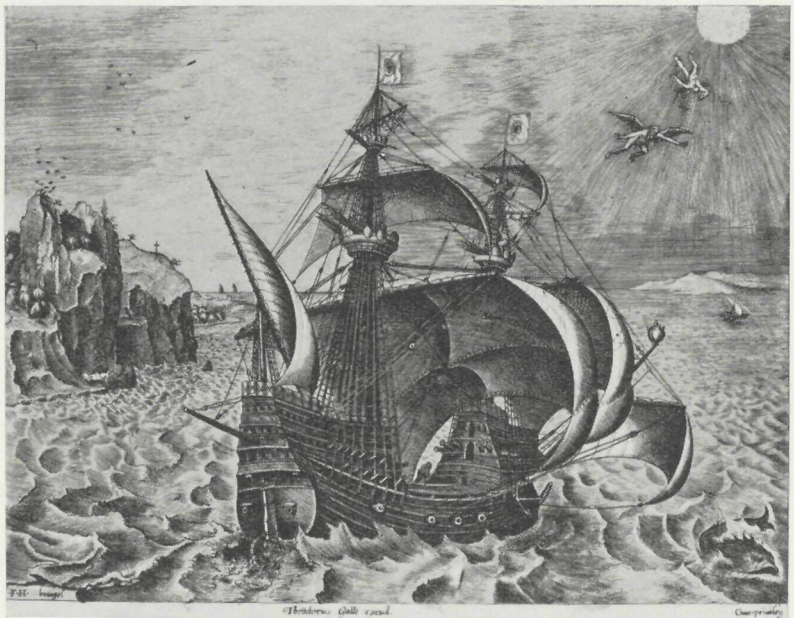
De voorstelling is tactisch juist. In Bruegel's tijd werd de oorlog te water in de Middellandse Zee hoofdzakelijk door roeivaartuigen gevoerd, die gebruik maakten van hun zeil (het bekende driehoekige- of latijnzeil) wanneer wind en weer dienden, maar dat steeds geborgen werd zodra de strijd nakend was. Een divisie galeien was soms verge-



Pl. 4. Viermast nao (nave), op stuurboords windveer gezien,
zeilend in de richting van een stad.



Pl. 5. Zeilende galeien vergezeld van een, op stuurboordsboeg geziene, nao (nave).



Pl. 6. Nao, met vier marsen, bramtuig en keizerlijke banieren in top. Icarus' val.

zeld van één of van een paar grote zeilschepen (*naos, navi, nef, car-racas, urcas* of *mahonas*) die eigenlijk niet bestemd waren om *per se* aan een strijd deel te nemen, tenzij de omstandigheden gunstig waren.

Het zeilschip vervulde er nog niet de rol van « capital schip » zoals op de Oceaan en, naderhand, toch ook in de Middellandsche Zee. Het diende vooral tot het vervoer van krijgsvolk of paarden, of van proviand en schietvoorraad te waarnode, was derhalve een door de vijand zeer begeerde prooi en daarom ter verdediging zwaar bewapend. De galeien escorteerden het zeilschip en niet omgekeerd. Zulks wordt hier voorgesteld.

De galei in de linker benedenhoek voert van achter, boven de tent, een banier met het St. Andrieskruis en een grote lantaarn. Ze is vermoedelijk de « *capitana* », het vaartuig van de opperbevelhebber.

Het zeilschip behoort naar alle waarschijnlijkheid tot hetzelfde type als de beide hierboven besproken *naos* (*navi*). We zien het op stuurboordsboeg met al de treffende bijzonderheden van bouw en uitrusting. In top van de stengen wapperen gebaande vlaggen.

Het gehele complex is Spaans, wellicht meer bepaaldelijk Siciliaans-Napolitaans.

Pl. 6. *Nao, met vier marsen, bramtuig en keizerlijke banieren in top. Icarus' val.*

(V.B., p. 40, Pl. 101. Nef de bande vue de trois-quarts à droite derrière, armée de canons).

Hier is afgebeeld een zwaar oorlogsschip : in het tuig ervan bemerken we vier marsen.

Twee marsen duiden reeds een niet onbelangrijk schip aan, vier marsen waren in Bruegel's tijd nog iets ongewoons.

Buitendien voert het schip nog twee bramstengen, wat toen wel een uitzonderlijk geval was.

In top zowel van de grote- als van de voorbramsteng, wappert een banier, met een dubbelkoppige arend bekleed, en op het punt van de boegspriet bevindt zich een granaat, symbool van de koninklijke macht. Dit alles zijn tekenen dat een persoon van zeer hoge rang aan boord is.

Het schip vertoont niet de kenmerken van de *nao* of de *nave* der Middellandsche Zee, waarop ik vroeger wees. Het heeft n.l. niet de brede, maar wel de tamelijk smal oplopende spiegel. Het geschut is niet met de trompen naar beneden, maar wel waterpas gericht, dus niet

bijzonder bestemd om roeivaartuigen te bestrijden. De onderste stukken liggen hoger boven het water dan bij de vroeger besproken vaartuigen het geval was. Blijkbaar is het bestemd om onstuimiger wateren dan deze der Middellandse Zee te bevaren.

Ik zou niet aarzelen om het als een Spaanse *nao*, op en top, te bestempelen, ware het niet dat de schilden, die de vertuining van halfdek en kampanje omgeven, een schuin gevierendeeld wapen vertonen, wat aan Sicilië doet denken, want het keizerlijk wapen was recht gevierendeeld.

Het éne sluit evenwel het andere niet uit : het schip kan van Spaans maaksel zijn maar in Sicilië thuis horen.

Als bijwerk Icarus' val.

Pl. 7. *Portugese viermast nao, zee kiezend.*

(V.B., p. 40, Pl. 102. Nef de bande vue de profil, la proue à gauche).

We verlaten nu de Middellandse Zee en wijden onze aandacht aan de prent die een met de steven naar zee gericht vaartuig op zijn brede zijde toont. Het voert vier masten, waarvan de voorste- en de grote vierkant, de beide bezaansmasten voor latijnzeilen (de eerste voor twee boven elkander geplaatste) getuigd zijn.

Van de top van de grote steng waait een banier versierd met een ringensfeer. Het schip is derhalve een Portugese *nao*. Ze behoort tot het gewone type dat de haven van Antwerpen bezocht, zoals ik het op het einde van deze studie zal aantonen.

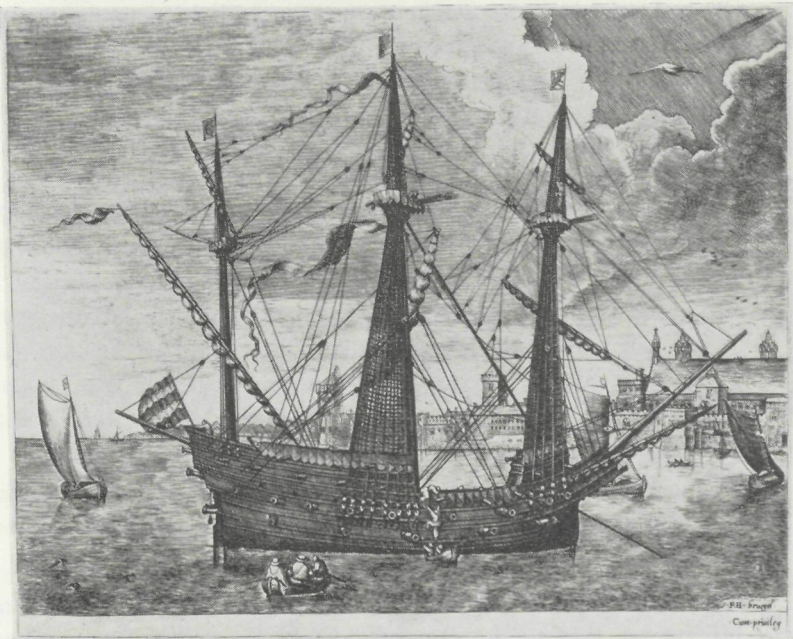
De vlag in top van de voorsteng voert ogenschijnlijk een adelaar — uit hoffelijkheid tegenover de vorst van het bezochte land ?

In top van de eerste (grote) bezaansmast is een vlag bestaande uit drie witte en twee gearceerde banen, mogelijk ter benaderde aanduiding van de gestreepte Portugese koopvaardijvlag.

De grote banier die van de vlaggestok boven het hakkebord wapert — en die hoogstwaarschijnlijk in de zijde geplaatst is — mangelt aan duidelijkheid. Oogenschijnlijk bestaat ze uit schuine banen, en men bemerkt er sporen van het St. Andrieskruis op. Beide kentekens komen niet nauwkeurig overeen met wat vlaggelijsten uit een latere periode voor Portugal tonen. Er dient evenwel in acht genomen dat er, voor zover ons bekend is, in Bruegel's tijd nog geen vaste regelen bestonden in zake vorm, afmetingen en gebruik van vlaggen op sche-



Pl. 7. Portugese viermast nao, zee kiezend.



Pl. 8. Driemast meerschip, ten anker liggend vóór versterkte stad.

pen; het hoeft derhalve niet te verwonderen dat dikwijls zowel de zeevaarders als de kunstenaars aan willekeur de vrije teugel lieten.

De *nao* is op het punt zee te kiezen. De fok is reeds bijgezet en bootsgezellen klimmen in het want om de andere zeilen los te maken.

Op het volgend plan is er een klein vaartuig dat, onder sprietzeil en stagfok, ook zeewaarts zeilt; links, op de horizon, een andere sprietzeiler.

De achtergrond bestaat uit een stadsgezicht. Sommige schrijvers vinden er het beeld van Antwerpen in. Ik kan die zienswijze niet bijtreden, want die aan zee gelegen burcht, met zijn steile uit het water rijzende wallen, zijn machtig massief slot en zijn vreemdsoortige torens heeft niets met de Scheldestad gemeens.

Ik heb de indruk dat Bruegel zijn voorbeelden eerder in Zeeland vond, alhoewel hij ze niet slaafs navolgde, maar ze naar zijn fantasie verwerkte.

Pl. 8. *Driemast meersschip, ten anker liggend vóór versterkte stad.*

(V.B., p. 40, Pl. 103. Nef de bande vue de profil, les voiles carguées, armée de canon, la proue à droite).

Dit met opgedoekte zeilen ten anker liggend driemast-meersschip vertoont de volgende kentekenen :

- in top van de grote steng, de keizerlijke arend;
- in top van de voorsteng, een leeuw (vermoedelijk de Vlaamse Liebaert);
- in top van de bezaanssteng een samengesteld wapen, mogelijk dat van de Keizer, maar waarschijnlijker dat van de admiraal (*in casu* Maximiliaan van Bourgondië);
- van de kampanje waaiend een banier, bestaande uit drie donkere en twee witte banen, welke ongetwijfeld de kleuren van de vorst, als hertog van Lorreinen en aartshertog van Oostenrijk moeten verbeelden, hetzij rood-wit-rood, maar verdubbeld, overeenkomstig het toen in de gewoonten tredend gebruik;
- van uit de grote mars een balsane waarop versieringen, die evenwel niet duidelijk genoeg zijn om ze te onderscheiden, en van de grote steng een kleinere balsane.

Het is treffend hoe nauwkeurig deze vertoning van kentekens past bij wat ter zake voorgeschreven is door Art. X van de « Ordonnantie op de Zeevaart der Nederlanden, by Keyser Karel gegeven

tot Namen den 27 December 1540 », dat grotendeels de bevestiging en uitbreiding inhoudt van de desbetreffende bepalingen in Keizer Maximiliaan's Ordonnantie van 1487 op de Admiraliteit. Het luidt : « ...wij ordonneren dat alle Schepen van onse onderdanigheyt, die ter zee hanteren en frequenteren, wien datse toebehooren, of wat Vanen of Banieren dat sy vueren, sullen met die selve gehouden wesen te vueren onse Vanen, Wapenen en Standaerden, mette geen van onsen.. Admirael... »

Er bestaat m.i. niet de minste twijfel dat het hier afgebeelde schip tot 's Keizers zeemacht van de Lage Landen behoorde. Het is, voor zijn tijd althans, zwaar bewapend en vertoont deze bijzonderheid dat het grof geschut opgesteld is in twee lagen, op gestreken dekken, d.i. die zonder onderbreking over de gehele lengte van het schip doorlopen. De stukken van de onderste laag liggen merkelyk hoger dan bij de schepen der Middellandse zee het geval is.

Terloops wezen vermeld de roeiboten, die eerder van geringe afmetingen zijn, en de sprieteilers tussen het schip en de stad. Voor deze laatste geldt wat ik bij de vorige prent mededeelde.

Pl. 9. *Hollandse hulk. Boeier.*

(V.B., p. 39, Pl. 98. Nef de bande ou de haut bord).

Onder de door Bruegel nagelaten scheepsportretten zijn er drie welke, volgens mij, de meesterstukken van de serie zijn. De eerste twee zijn de Spaanse *naos* (of Siciliaans-Napolitaans *navi*) waarover vroeger gehandeld werd. Het derde is dit schip met rond achterste en sterk vernauwende spiegel, waarop o. m. de wapens van Amsterdam en Hoorn afgebeeld zijn : een Hollander, dus.

Men vindt soortgelijke schepen in aanzienlijk aantal op het plattegrond-gezicht van Amsterdam in 1538, door Cornelis Anthonisz. Die schepen zijn *hulken*, de vrachtvoerders bij uitnemendheid van de « landen van herwaerts over » en van de Hanzesteden; documenten uit die tijd wijzen zulks uit.

Die gegevens bepalen het hier voorgestelde type : de *hulk* (Fr. *hourque*, Sp. *urca*).

Op de spiegel staat een opschrift dat VAN BASTELAER dit s c i p en anderen, na hem, die s c i p l a z e n. Ik moet erkennen dat de tekens, die op de letters s c i volgen, verre van duidelijk zijn. Men kan er een P in erkennen, maar deze letter, indien ze dat werkelijk is, maakt slechts een deel ervan uit. Mij schijnen ze twee M's te moeten voorstellen.



Pl. 9. *Hollandse hulk. Boeier*

Juist daaronder, op het wulf, is een rennend paard afgebeeld. Ik meen derhalve scimm, verkorting van scimmel te mogen lezen. Dit of die scip, als scheepsnaam, zou weinig zin hebben.

Nevens voormeld opschrift staat nog het getal 1564; in de eerste staat van de ets komt nog het jaartal 1565 voor op een baar in 't midden tegen de onderste rand. Deze afbeelding is naar de 2^e staat omdat de ets waarvan deze foto werd gemaakt, duidelijker was dan deze van de 1^e staat.

In top van de stengen waait een uit 3 banen samengestelde vlag. We zijn onder de regering van Filips II; de kleuren zijn derhalve die van deze vorst, n.l. wit-rood-geel. Het is nochtans waarschijnlijk dat de kleuren niet in die volgorde geplaatst zijn, maar in deze van rood-wit-geel, welke vermoedelijk de kenmerken waren van de scheepsvlag der toenmalige Nederlanden.

Een vaartuig zonder bak, met een verhoogd achterdek, soort roef, voerend een grote mast met sprietzeil, stagfok en topzeil, alsook een bezaansmastje met roe zonder zeil, kruist de weg van de hulk. Het is een *boeier*.

Als anecdotisch tafereeltje : op de voorgrond, in de onderste hoek rechts, een op de baren zwalpend lijk.

Hiermede is de behandeling van de serie der eigenlijke scheepsportretten geëindigd.

Er blijven nu nog twee prenten te behandelen die behoren tot wat de Engelsers heten « Sea Scenery ».

Pl. 10. *Een nao (nave) en twee meersschepen vóór anker bij een sterkte.*

(V.B., p. 41, Pl. 104. Trois nefs de bande, les voiles carguées).

Drie vierkant getuigde schepen — twee driemasters en een viermaster — liggen ten anker in de nabijheid van een versterkte toren. Volgens VAN BASTELAER ⁽¹⁴⁾ is deze toren « phare et forteresse à la fois, copiée à l'entrée du port de Venise ou de quelqu'autre port italien. »

(14) René VAN BASTELAER, op. cit. (8), p. 57, Note 1.

Ik heb kaarten en plattegronden van Venetië en van hare lagune nauwkeurig nagezien, maar nergens het bestaan kunnen vaststellen van een eilandje met een versterkte toren, van waar men in de verte de « campanile » van San Marco zou kunnen ontwaren zonder dat zich in het gezichtsveld enige onderbreking voordoet. Alleen de lagune van Venetië bood enige mogelijkheid tot overeenstemming, een andere plaats in Italië niet.

Topografisch komt de plaatselijke gelegenheid overeen met de toestand die zich in Bruegel's tijd voordeed bij Bath, toen heel de streek tussen Woensdrecht en Valkenisse onder water stond. Wat de toren betreft, het is niet deze van Bath, want die was vierkant en buitendien bouwvallig. Bruegel vond hem vermoedelijk te alledaags en nam als model de toren met de omliggende sterkte die op zijn « Haven van Napels » te zien zijn (Pl. 12, b).

Het schip met de vier masten heeft een hoge voor- en achterbouw, diepe hals, zonnetenten en, voor zover het mogelijk is dit uit te maken, een brede spiegel; het is zwak bewapend. Ik houd het voor een koopvaarder (*nao* of *nave*) uit het Zuiden.

Het vaartuig, dicht bij de onderste rand, heeft een nauwe spiegel en voert een zware bewapening : vermoedelijk een ten oorlog uitgerust meersschip uit onze gewesten.

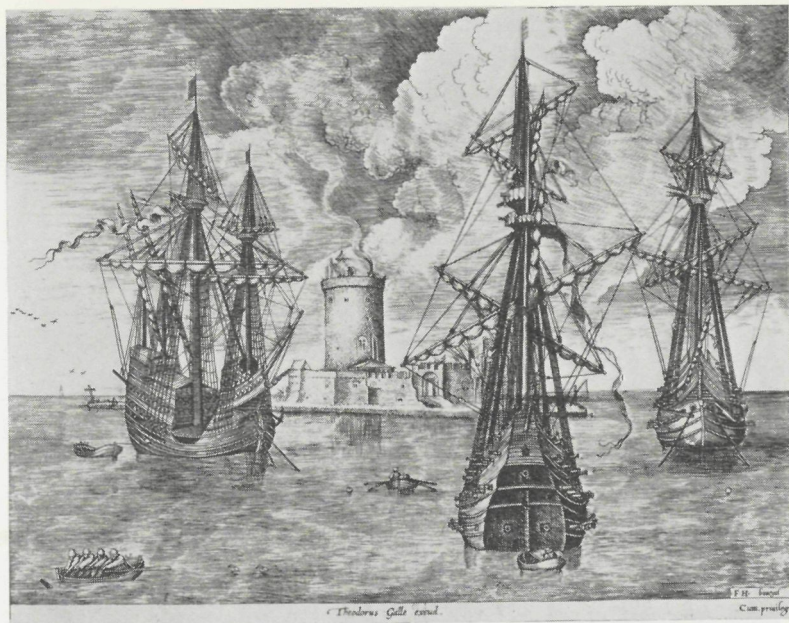
Het derde schip, geheel rechts, wordt op de boeg gezien; het is insgelijks ruim van wapens voorzien — naar alle schijn een zusterschip van het vorige.

De laatstgenoemde twee bodems hebben de ra's in kruis gezet. In de 19^e eeuw werd dit gedaan, ten teken van rouw, bij de dood van de kapitein. Of in Bruegel's tijd zulks dezelfde betekenis had, is me niet gebleken en schijnt me, overigens, niet het geval te zijn. Ik vermoed dat de ra's aldus geplaatst werden opdat ze zo weinig mogelijk buiten boord zouden uitsteken, ten einde andere schepen niet te hinderen.

Pl. 11. *Meersschip tussen twee galeien. Phaëton's val.*

(V.B., p. 41, Pl. 106. Une nef de bande vue de poupe entre deux galères).

Op de voorgrond, twee grote galeien onder zeil, in het midden, een van achter gezien groot driemastschip onder volle zeilen. Dit voert in top van de grote steng een banier met het wapen van Hoorn; de brede spiegel doet evenwel aan een bodem uit het Zuiden denken. Hollandse



Pl. 10. Een nao (nave) en twee meersschepen vóór anker bij een sterke.



Pl. 11. Meerschip tussen twee galeien. Phaëton's val.

schepen verschenen eerst omstreeks 1590 regelmatig in Italiaanse wateren om er handel te drijven. De aanwezigheid van dit vaartuig aldaar valt bezwaarlijk te verklaren, tenzij als een voor 's Keizers kriegsverrichtingen opgeëist of gehuurd transportschip.

De twee galeien op de voorgrond voeren gespleten wimpels zonder enige aanduiding : identificatie is dus uitgesloten.

In het hemelgedeelte, als « hors d'œuvre », Phaëton's val.

*
* *
*

Er blijft nu nog te spreken over een vijftal schilderijen waarin sloopsteden voorkomen.

Vermoedelijk de oudste in datum is de reeds verscheidene malen vermelde *Haven van Napels* (Pl. 12).

Op archeologisch gebied is het een onschatbaar document : het vertoont ons, in kleuren, verscheidene types van schepen uit de Middellandse Zee, die we op groter formaat en in meer bijzonderheden uitgewerkt, in de etsen ontmoet hebben : drie- of viermast *naos* of *navi* en *galeien*.

Landschap met de marteling van de H. Katharina

(GLÜCK, G., Das Grosse Bruegel-werk (15), Pl. 3).

De foltering van de heilige is links aan een verloren kant afgebeeld als een bijzaak.

Dit schone rotsachtige landschap boeit ons vooral door het verrukkelijk gezicht op een scheepsbouwwerf.

Toelichtingen lijken overbodig. Eén opmerking nochtans : het blauwachtige gekrengde schip vertoont een verbazend scherpe romp, die aan een 18^e eeuwse fregat en, zelfs, aan een 19^e eeuwse klipper doet denken.

Indien het werkelijk van de hand van Bruegel is en niet van een restaurateur, dan moet men bekennen dat, wat de zeilvaartuigen betreft, de scheepsvorm in die tijd aanzienlijk verder ontwikkeld was dan men vermoedde.

(15) Voor de schilderijen verwijs ik naar het ruim met gekleurde platen versierde werk van Gustav GLÜCK, Das grosse Bruegel-Werk. Wien, Anton Schroll & Co, 1951.



Pl. 12. *De haven van Napels.*

Icarus' val.

(GLÜCK, G., Das grosse Bruegel-Werk. Pl. 10, p. 44).

Prachtig stuk, een van de parelen in het Koninklijk Muzeüm voor Schone Kunsten te Brussel. Glück, in zijn meervermeld werk, pag. 44, betwijfelt of deze schilderij wel de oorspronkelijke is; volgens hem zou deze het exemplaar zijn uit de verzameling J. Herbrant, te Parijs.

Wat er ook van weze, het grote schip is een fraai stuk portretkunst, het penseel van Bruegel waardig en, overigens, helemaal naar zijn trant.

Het brede achterste en de opstelling van het geschut wijzen op een typisch vaartuig uit de Middellandsche Zee, maar, alhoewel tot Bruegel's tijdperk behorend, van een enigszins ouder model, wat blijkt uit het feit dat de spiegel, in vergelijking met het vlakke « gat », minder hoog is dan deze zich op latere schepen voordoet. Het ziet er verwaarloosd uit, te oordelen naar de onordelijke opstelling van de schilden langs de vertuining van halfdek en kampanje.

Zekere gedeelten vertonen verdachte zwakheden n.l. de grote mast, die halverwege en over een zekere lengte verdunt, zich niet meer strokend verheft; en stuurboords windvering, waar de « aftrek » niet heel zuiver is : gebrekkige restauratie ?

De Bui.

(GLÜCK, G., Das grosse Bruegel-Werk. Pl. 48, p. 93-95).

Eindelijk, « last not least », komt de beurt aan het tafereel uit de « Gemäldegalerie im Kunsthistorischen Museum » te Wenen, dat kunsthistorici en kunstcritici « De Zeestorm » hebben gedoopt. Sommigen zelfs spreken van orkaan.

In werkelijkheid doet het zo erg niet en past het eerder te spreken van een harde koelte. Men geve acht op de schepen : de zeeën slaan er niet over, ze breken er zelfs niet tegen; hun romp is volledig gaaf, er is niet de minste schade aan zeilen of tuig. Het viermastschip op de voorgrond heeft slechts zijn kleinste zeilen, de marszeilen, geborgen; al de andere grote zeilen staan nog bij. De andere vaartuigen hebben, weliswaar, slechts één zeil, de fok behouden, maar het vertoont zich in zijn volle grootte, met ogenschijnlijk de bonnet nog aan het onderlijk ervan : deze zou zeker weggenomen zijn indien het werkelijk stormde. Overigens is het de vraag of ze zeil geminderd hebben vanwege het slecht weer, dan wel omdat ze hun bestemming naderen.

Want, wat stelt de schilderij voor? Een vloot koopvaarders die, hetzij onder de bescherming van oorlogsschepen, hetzij, overeenkomstig de keizerlijke ordonnantie van 19 Januari 1549, in admiraalschap — d.i. in groep onder de leiding van één of meer onder de scheepsbevelhebbers gekozen admiralen ⁽¹⁶⁾ — varen. Ze stevenen door de Wielingen onder de Vlaamse kust, waarvan men links een kerktoren ziet, gaan de monding van de Honte of Wester-Schelde bereiken en dan onder het kanon van Rammekens of op de rede van Arnemuiden voor anker komen.

Het veilig binnenbrengen van zoo'n vloot — die bij de 50 zeilen kon tellen — was een moeilijke en kiese zaak bij sterke wind en holle zee en het was noodzakelijk weinig vaart te behouden. Dergelijke vloten kwamen regelmatig in het voorjaar, maar bij voorkeur in het najaar, onze zeegaten binnengezeild.

De naam die hier het best past is « De Bui » en daarmee vervalt tevens de gedachte van geweld, van tragiek zelfs, die aan het woord « Storm » verbonden is. Niettegenstaande de over alles hangende donkerte heeft de kunstenaar hier een beeld van voorspoed geborsteld. De rijk geladen koopvaarders, gedragen door de regelmatig aankomende golven, voortgestuwd door de uit de gunstige hoek komende bui, vervorderen onverstoord hun weg naar de veilige rede.

Bruegel heeft dat aangrijpende schouwspel kunnen bewonderen van uit de hoek van Walcheren en hij zal voorzeker gedeeld hebben in de vreugde waarmee zijn stadgenoten die vloot begroetten, want heel Antwerpen hunkerde naar haar behouden aankomst.

Op de voorgrond, een weinig achterlijker dan dwars van het bedoelde viermastschip, zien we een walvis en een vat : het anecdotische tafereeltje.

Volgens oude verhalen wierpen de zeelieden, wanneer ze een walvis ontmoetten, het dier een ledig vat toe om het bezig te houden en van een aanval op het schip af te leiden.

Opmerking verdient de eigenaardigheid dat het vat van zo'n grote afmetingen is dat het onmogelijk door het nabije schip kan uitgeworpen zijn. Wellicht behoort het eigenlijk tot de betoning van het zeegat.

(16) Ordonnantie, Statuut ende Edict, of tfaict van der Zee-vaerd, equipage ende toe-rustinghe van schepen, zo Coopvaarders als Visschers ende andere... Ghegeven te Bruessel, den xxix. dagh van Lauwe, int iaer M.CCCCC.XLIX.

BESLUIT

Aangezien we de door Bruegel afgebeelde schepen van uit een archeologisch standpunt onderzocht hebben, rijst natuurlijk de vraag welke waarde die werken als document bezitten; we weten immers dat de kunstenaar zich ruime vrijheden bij het uitbeelden van de natuur, de mensen, de dieren en de dingen veroorloofde.

Om zulks te bepalen dienen ze vergeleken met andere afbeeldingen uit diezelfde tijd, alsook van vroeger en later.

Wat de gelijktijdige bewijzen betreft zal het voldoende zijn te verwijzen naar het « Gezicht in vogelvlucht op de stad Antwerpen », door Hieronymus Cock uitgegeven in 1557. Tegen de wal en op stroom liggen of varen tal van schepen die met deze van Bruegel nauwe verwantschap vertonen.

Wanneer men de vergelijking maakt met afbeeldingen enerzijds uit een vroeger tijdperk (b.v.b. in de schilderwerken van Carpaccio, of Patinier, of op de grote prent « Antverpia Mercatorum Emporium »), anderzijds uit de tweede helft van de 16^e eeuw (b.v.b. op de gravures van Hogenberg, op deze van de Bry's uitgaven, op de muurschilderingen in de « Sala de Batallas » van het Escorial, of de panelen van Aert van Antum uit de tijd van de Armada, of de kaarten door de Franse piloot Le Testu vervaardigd), dan stellen we vast dat de schepen, zoals Bruegel ze weergaf, normale schakels verbeelden in de geleidelijke ontwikkeling van de scheepsbouw en tevens bewijsstukken vertegenwoordigen voor de evolutie van de onderscheidene typen.

Ook op het gebied van de afmetingen is er harmonie tussen de mens en het schip. Ten bewijze daarvan het volgende.

Als voorwerp voor mijn berekeningen nam ik de zee kiezende Portugese *nao* (Pl. 7).

De lengte van de man die uit de grote rust in het want klimt, nam ik als maatstaf en raamde ze op 1,65 m. Die lengte gaat 13 maal in de afstand van steven tot steven, wat een lengte van 21,45 m. uitwijst.

Dank zij het « Livro da fabrica das naos », door Pater Fernando Oliveira rond 1555 samengesteld en waarvan het te Lissabon bewaarde handschrift door Henrique Lopes de Mendonça⁽¹⁷⁾ uitgegeven werd,

(17) Henrique Lopes de MENDONÇA, O Padre Fernando Oliveira e a sua obra nautica. Lisboa, 1898, P. 177-179.

kennen wij de verhoudingen van de afmetingen der Portugese schepen uit Bruegel's tijd. Het geeft o.m. ook de maten op van een *nao* van 600 toneis. Door middel van die gegevens was het me mogelijk te bepalen dat de hiervoren bedoelde Portugese *nao* ongeveer viermaal kleiner moet geweest zijn en een laadvermogen van circa 145 toneis gehad hebben. Zulks strookt behoorlijk met de aanduidingen vervat in de lijst der in 1540 te Antwerpen binnengelopen schepen, opgenomen in : J. A. GORIS, *Etude sur les Colonies marchandes méridionales à Anvers* (18).

Het is geen Indiëvaarder — deze maten van 600 tot 1000 toneis, — maar een gewoon handelsschip, voor het bevaren van de noordelijke zeeën geschikt.

Mijn conclusie luidt derhalve : Bruegel's afbeeldingen zijn eerlijke en betrouwbare documenten.

Die vaststelling is een nieuwe bijdrage tot de steeds stijgende roem van die grootmeester van onze Vlaamse schildersschool.

(18) J.A. GORIS, *Etude sur les Colonies marchandes méridionales (Portugais, Espagnols, Italiens) à Anvers, de 1488 à 1567. Contribution à l'histoire des débuts du capitalisme moderne.* Louvain, 1925.

