

# SCHEPEN OP SCHILDERIJEN VAN RUBENS

door Alex DE VOS

## I. INLEIDING

Rubens heeft in de kunsthistorie een belangrijke rol gespeeld. Zijn invloed is groot geweest: niet alleen op tijdgenoten maar ook bij latere generaties heeft de kunstvisie van Rubens doorgewerkt: Watteau, Fragonard en Reynolds in de 18e eeuw, Delacroix in de Romantiek en, nog dichterbij ons, Renoir, zijn ongetwijfeld in hun kunstexpressie ergens epigonen van de Vlaamse barokschilder. Zijn oeuvre omvat tekeningen en schilderijen: portretten, historische, bijbelse en mythologische taferelen, maar ook landschappen.

Werken met maritiem karakter zijn eerder zeldzaam in de omvangrijke produktie van Rubens. Hier onderschrijven we wat A. Bastien in *Le paysage et la marine dans l'œuvre de Rubens*<sup>1</sup> in het begin van deze kleine bijdrage van 10 blz. zegt: „Car en vérité il n'a pas été un 'peintre de la mer', ce titre étant une des trouvailles de la première moitié du XXe siècle”, maar we kunnen deze auteur niet meer volgen, wanneer hij na een zeer summiere bespreking van enkele maritieme schilderijen, op het einde van zijn bijdrage besluit: „tout me permet, je crois, d'affirmer que Rubens encore cette fois-là, fut le plus grand peintre de marine du monde”.

Het begrip „marine” heeft in de schilderkunst betrekking op een voorstelling van de zee, kusten, met of zonder schepen, riviermonden, enz., dus in de betekenis die Laurens J. Bol in *die Holländische Marinemalerei des 17. Jahrhunderts* eraan geeft: „Das Wort Marine, von mare abgeleitet, ging von dem Begriff See auch auf die Schiffe über, die das Meer befuhren, so dasz man von Kriegsmarine, Handelsmarine spricht. In diesem Buch wird der Begriff Marinebild gleichfalls im weiten Sinn aufgefasst als Gemälde von Schiffen auf dem Wasser, manchmal auch nahe dem Wasser. Man findet hier also – neben Schiffsporträts bei denen das Wasser oft nicht sehr wichtig ist – Meer- und Strandansichten, Wasserflächen von groszen Flüssen und Seen, Häfen und Reeden, Profile von Städten am Wasser, alle staffiert mit Kriegs- oder Handelsschiffen, Galeeren, Jachten, Fischerschuten, Binnenschiffen, Fähren und Ruderbooten”<sup>2</sup>.

Het is in functie van die betekenis dat in deze bijdrage in het omvangrijke oeuvre van Rubens naar marines wordt uitgekeken, maar met dien verstande dat vooral de documentaire waarde van de maritieme kunstwerken van Rubens wordt onder de loep genomen.

Over de uitbeelding en de documentaire waarde van schepen schreef J. Van Beylen: „Bij het onderzoek van schilderijen, die schepen in beeld brengen, treft men soms details aan, die in de werkelijkheid onlogisch, zelfs onmogelijk zijn. Doet dit gebrek aan logika soms helemaal geen afbreuk aan de kunstwaarde van het stuk, dan kan het toch zijn dokumentair belang verminderen of teniet doen. Soms treft men op de schilderijen elementen aan, waarvan men zich afvraagt of de schilder zich wel bewust is geweest van de onlogische uitbeelding of situering ervan. Men zal aanvoeren dat hij zich

hier een dichterlijke vrijheid veroorloofd heeft. Hierbij dient evenwel dadelijk geantwoord, dat dichterlijke vrijheden heel dikwijls een teken van onmacht zijn.

Het schip is een vervoermiddel en een vrij ingewikkeld werktuig. Het is ontstaan en gevormd door twee voornamelijk factoren: het gebruik en de eisen die er door de mens aan gesteld werden en de dwingende en onontkoombare wetten van de elementen waarin het zich beweegt, nl. water en wind. En bij een goed schilderij kunnen deze factoren niet achteloos voorbijgegaan worden.

Natuurlijk kan men een schip op verschillende manieren uitbeelden, doch steeds zal men aan een bepaalde orde gebonden blijven. Indien een schilder hiertegen ingaat – gewild of ongewild – dan komt hij zeer snel tot fantastische en dokumentair waardelose uitbeeldingen, waardoor ook zeer vaak de kunstwaarde in het gedrang komt”<sup>3</sup>.

Deze toelichting spreekt voor zichzelf en kan volledig onderschreven worden, onder voorbehoud daar waar de auteur meent dat bij documentair waardelose uitbeeldingen de kunstwaarde in het gedrang komt. Deze zienswijze kan in vraag worden gesteld, maar valt buiten het kader van deze bijdrage.

Een ver doorgedreven technische weergave, waarbij de verhoudingen en het karakter van het schip duidelijk tot hun recht komen, scheen bij de beoefenaars van het scheepsportret een belangrijke bekommernis te zijn geweest. De perfectie is vaak bereikt wanneer men bedenkt dat een goed scheepsportret als basis kan dienen voor het tekenen van een scheepsplan, voor het bouwen van een verantwoorde reconstructie van een bepaald scheepstype.

Meestal is het zó dat de beste scheepsportretten werden gemaakt door zeer goede tekenaars, bv. Pieter Bruegel de Oude die volgens O. Buysens „onmiddellijk het genre tot een toppunt voert”<sup>4</sup> of door schilders die zelf het zeegat kozen en uiteraard het scheepvaartbedrijf zeer goed kenden, zoals bv. Van de Velde en Blanckerhoff.

In de 17de eeuw kwam het marineschilderij tot grote ontwikkeling in de Nederlanden. Aan de basis van die ontwikkeling lagen de Vlaamse kunstenaars uit de 15de en 16de eeuw zoals: de meester met het monogram W.A. en Pieter Bruegel de Oude.

In de 17de eeuw droegen de uitgeweken Vlaamse meesters in niet geringe mate bij tot de faam van de beroemde Hollandse schildersschool, waaronder vele tijdgenoten van Rubens, zoals bv. Jan Porcellis – „dien groten Raphael in 't Zeeschilderen” –<sup>5</sup> vóór 1584 te Gent geboren, die te Antwerpen in 1617 meester van St.-Lucasgilde werd en van ca. 1622 af in Nederland verbleef; Andries van Eertveld (Antwerpen 1590-1652), lid van de St.-Lucasgilde in 1609-1610, woonde na 1627 te Genua maar was omstreeks 1630 terug te Antwerpen; Adam Willaerts (Antwerpen 1577 - Utrecht 1664), medeoprichter in 1611 en later deken van de St.-Lucasgilde te Utrecht. Dit zijn slechts enkele namen van een lange lijst van meesters, die hoofdzakelijk, naast andere genres ook het marineschilderen hebben beoefend. Rubens moet ongetwijfeld vele van deze mensen ontmoet hebben en ook hun werk gekend hebben. Het genre is in die dagen wel populair geweest: de vele beoefenaars en talrijke marines, uitgebeeld op de voorstellingen van de kunstkabinetten uit die tijd, wijzen erop.

Afgaande op wat reeds is gezegd en zonder grondige bestudering van het oeuvre van de meester, ligt het voor de hand dat Rubens niet als marineschilder van groot documentair belang kan erkend worden. Rubens heeft weinig voorkeur voor het zeestuk aan de dag gelegd en heeft zich niet in de techniek van schepen en scheepvaart verdiept. Dit kan verklaard worden door zijn uitgesproken voorliefde voor historische, bijbelse en mythologische taferelen, zijn kennis van de klassieke oudheid. Dat Rubens woonde in de Zuidelijke Nederlanden – op dit tijdstip praktisch zonder scheepvaartbeweging – waardoor ook bestellingen van marines achterwege bleven – kan als een bijkomende omstandigheid voor zijn geringe belangstelling voor het marineschilderen gelden.

Met de val van Antwerpen in 1585 was de grote bloeitijd voor de Scheldestad voorbij. De emigratie uit de Zuidelijke Nederlanden naar het Noorden was begonnen en van de 105.000 inwoners in 1568 was niet eens de helft overgebleven.

Velen van onze beste intellectuelen, kunstenaars – denken we aan de Vlaamse marineschilders – kooplui zoals Lemaire, de belangrijkste man van de Verenigde Oostindische Compagnie enz. waren naar de Noordelijke Nederlanden uitgeweken en droegen bij tot de bloei van de Hollandse Gouden Eeuw, waarin het maritieme gebeuren een belangrijke plaats innam en als het ware zijn stempel drukte op de Noordnederlandse samenleving.

De vaststelling van G. Timmerman : „Der Stil der Zeit, die Persönlichkeit des Künstlers, das zur Verfügung stehende Material und der Zweck des Kunstwerkes sind von entscheidendem Einflusz auf die Wiedergabe von Schiffen auf Kunstwerken”, geldt ook voor de werken van Rubens<sup>6</sup>.

Dat Rubens het schilderen van marines onverlet heeft gelaten is geconditioneerd door zijn karakter en persoonlijkheid : zijn krachtige, temperamentvolle, barokke wijze van schilderen en tekenen leende zich minder voor het beheerst en minutieus weergeven van elk detail van de 17de eeuwse schepen.

Uitweiden over de schepen en scheepsbouw in de 17de eeuw zou ons echt te ver leiden. Zowel bij de oorlogsschepen, bij de koopvaardijsschepen, bij de visschersschepen, bij de binnenschepen als bij de jachten zijn vele typen van vaartuigen in gebruik : driedekkers, retoursschepen, fluiten, buizen, hoekers, damlopers, statenjachten zijn enkele voorbeelden van namen van scheepstypen.

De weergave van de verschillende soorten schepen, de stand van de zeilen, het doen en laten van de bemanning is op echte marineschilderijen gedetailleerd en met precisie in beeld gebracht.

Dat is niet het geval met de schepen op de schilderijen van Rubens. Rubens heeft schilderijen met maritiem karakter op zijn naam staan. Deze schilderijen maken deel uit van een reeks of hebben bv. een bijbels thema als onderwerp, maar werden nooit geschilderd met de bedoeling een zeestuk in de echte zin van het woord te creëren.

## II. BESPREKING VAN ENKELE SCHILDERIJEN

### a. Quos Ego

Een belangrijke reeks tekeningen en schilderijen vormde de versieringen en ontwerpen voor praalwagens die Rubens, bijgestaan door kunstenaars op allerlei gebied, in opdracht van het stadsbestuur van Antwerpen uitvoerde voor de Blijde Intrede van Ferdinand van Oostenrijk te Antwerpen op 17 april 1635.

Ferdinand van Oostenrijk was de jonge broer van koning Philips IV en bezocht de Scheldestad in hoedanigheid van landvoogd van de Zuidelijke Nederlanden.

De feestelijkheden lieten zulk een overweldigende indruk na, dat de Antwerpse magistraat, opdracht gaf aan de schilder-plaatsnijder Theodoor van Thulden, een leerling van Rubens, hierover een boek samen te stellen<sup>7</sup>.

Op 16 april 1635, vroeg in de morgen, verliet Ferdinand van Oostenrijk Brussel om te Willebroek in te schepen. Een vloot van wel 100 schepen voer langs de Rupel en de Schelde naar Antwerpen, waar Ferdinand van Oostenrijk op het Kiel ontscheepte.

Rubens was te ziek om aan de plechtigheid van 17 april 1635 deel te nemen. Hij leed aan jicht en de voorbereiding van het grote feest had veel van de krachten van de toch niet meer zo jonge meester gevegd. „Ik ben zo overbelast met de voorbereidingen voor de Blijde Intrede van de kardinaal-infant”, schreef Rubens in december 1634, „dat ik geen tijd meer heb om te lezen of te schrijven... De magistraten van deze stad hebben de hele zorg voor dit feest op mijn schouders gelegd, en ik geloof dat U niet ontevreden zoudt zijn over de vindingrijkheid en de verscheidenheid van onderwerpen, de geheel nieuwe ontwerpen die zo toepasselijk zijn”<sup>8</sup>.

Eén van deze onderwerpen was : de reis van de Prins van Barcelona naar Genua. Samen met andere taferelen in verband met het leven van Ferdinand van Oostenrijk was dit schilderij opgehangen aan de ereboog.

In verband met het auteurschap van dit werk wordt aangenomen dat Rubens bij de aanvang zelf aan dit doek werkte, maar later wegens tijdgebrek, de voltooiing van het schilderij aan zijn assistenten diende over te laten. Tijdens deze tocht over zee van Ferdinand van Oostenrijk stak een storm uit het noorden op, waarbij de vloot werd uiteengeslagen en ging schuilen in de kleine haven van Cadaquez, thans over de gehele wereld bekend als de woonplaats van S. Dali. Na dertien dagen keerde de wind naar het westen en kon de expeditie van Ferdinand van Oostenrijk haar reis verder zetten. Het is dit moment dat wordt weergegeven op dit grote olieverfschilderij op doek van 326×384 cm, bewaard in de Gemäldegalerie van Dresden in Oost-Duitsland.

Het reisverslag van Aedoy Gallart, getiteld *Viaje* maakt melding van deze storm.

Een kennelijk boze Neptunus op zijn zeewagen, voortgetrokken door vier onstuimige zeepaarden, brengt de zee tot rust, zodat de vloot haar reis kan verder zetten.

De eigenlijke gebeurtenis uit het leven van Ferdinand van Oostenrijk, namelijk de storm en het opnieuw zee kiezen tijdens de overtocht van Barcelona naar Genua is op het achterplan geraakt ,door het feit dat Rubens

bij de voorstelling van dit voor hem actueel gegeven eens te meer de gelegenheid heeft te baat genomen om op de mythologische toer te gaan.

Trouwens, het schilderij te Dresden wordt meestal betiteld als „*Quos ego*” van „*Quos ego-sed motos praestat componere fluctus*”, en volgens vele kunstcritici heeft Rubens zijn thema geput uit Vergilius' Aeneis.

L. Van Puyvelde is niet erg enthousiast over dit doek<sup>9</sup>. Wij willen aan dit schilderij wat meer aandacht besteden, omdat dit werk, het meest uitgesproken maritiem schilderij van Rubens is.

De afgebeelde schepen nl. galeien, weken in bouw en inrichting af van de andere traditionele schepen. Onder „galei” wordt meestal een oorlogsschip begrepen, maar ook was een galei een staatsieschip of koopvaarder die met riemen of met zeilen werd voortbewogen. De zeeslag van Lepanto in 1571 werd uitsluitend met roeischepen uitgevochten, maar galeien verdwenen nadien geleidelijk van de zeeën.

De benaming galei is zeer ruim opgevat en in de loop der tijden voor verschillende soorten roeischepen gebruikt. De geschiedenis van de galei is zeer oud en de eerste ontwikkelingen vonden plaats in het gebied van de Egeïsche zee. Eén van de oudste galeien is de Griekse „pentokontoros” van ca. 800 v. Chr. geroeid door 50 man en vermeld bij Homeros.

Later zijn de bireme en trireme in gebruik genomen. Over de wijze van roeien van deze vaartuigen bestaat nog steeds twijfel. Aangenomen wordt dat bij de bireme, wat letterlijk „tweeriemer” wil zeggen, de roeiers in twee rijen en bij de trireme („drieriemer”) de roeiers in drie rijen boven elkaar gezeten waren. De Griekse bireme was voorzien van een sterke ramstevan, versierd met de afbeelding van een dier.

De Romeinse galeien waren meer robuust gebouwd dan de Griekse, maar ze waren minder snel. Het bekendste Romeinse type is de „navis liburnica” of „navis liburna”, in gebruik tussen ca. 50 v. Chr. en 500.

Ten tijde van het Oost-Romeinse keizerrijk waren vooral de „dromon”, de „pamphylos” en de „ousiakos” in gebruik.

Tegen het einde van de 6de eeuw wordt in het gebied der Middellandse Zee het driehoekige Latijnse zeil ingevoerd.

Deze tuigvorm zal kenmerkend blijven tot het verdwijnen van de galeien in de 18e eeuw.

De ontwikkeling en de geschiedenis van de galei heeft plaatsgevonden in het gebied van de Middellandse zee, sinds de Middeleeuwen vooral te Venetië, maar ook door Turken, Spanjaarden, Genuezen, de ridders van Malta en de Fransen.

Bij deze laatsten was de galei „La Réale” een zeer bekend begrip. De naam betekende dat het schip aan de koning toebehoorde.

Waarschijnlijk kwam de meest ontwikkelde vorm van de galei in het begin van de 17de eeuw – dus ten tijde van Rubens – tot stand.

Maar ook buiten het Middellandse Zeegebied, o.m. in Engeland, Vlaanderen, Nederland, Rusland en Zweden, werden galeien gebruikt. Ten tijde van de Boergondiërs werden galeien gebouwd te Sluis, Antwerpen, Nieuwpoort en Duinkerken.

Bekende galeien in onze gewesten waren de in 1598 te Vlaardingen gebouwde „Rode galei” en de in 1600 te Dordrecht te water gelaten „Zwarte galei”.

De geschiedenis van de galei is weerspiegeld in de kunst.

Er zijn Griekse biremes afgebeeld op vazen en schotels uit de 6de eeuw v. Chr.

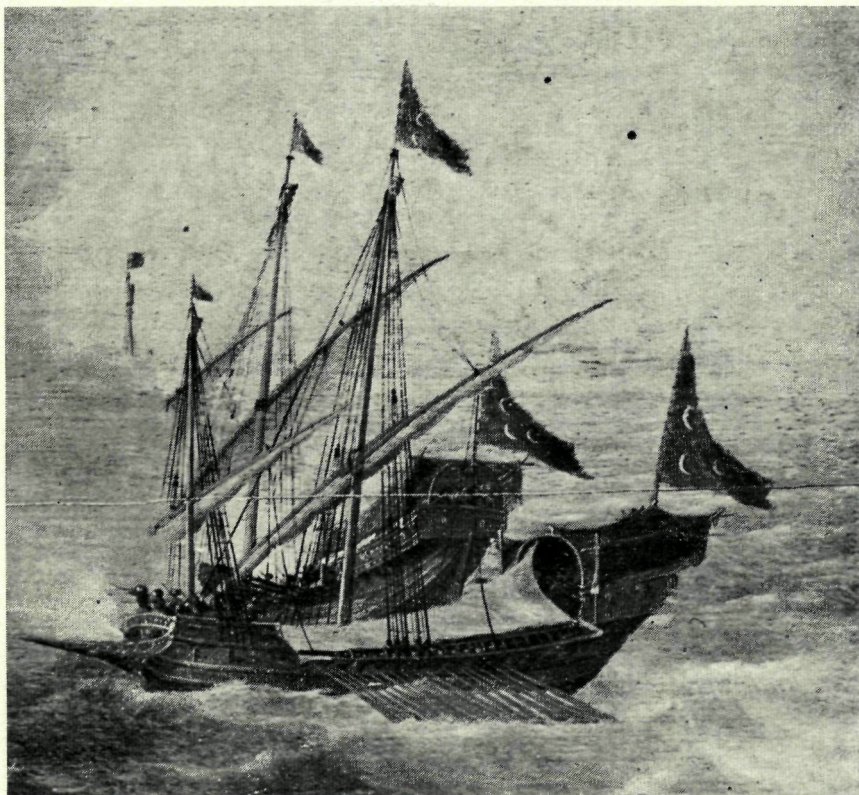
In het Louvre staat de gevleugelde overwinning van Samotrace (4de eeuw v. Chr.) op een marmeren voetstuk dat de vorm heeft van een boeg van een galei. Een fragment van een reliëf op de Acropolis te Athene uit de 5de eeuw toont een deel van een trireme. Op de bronzen poort van Sint-Pietersbasiliek te Rome komt een voorstelling voor van schepen die geroeid werden.

Te Siëna wordt in het paleis van de Signoria een voorstelling van Spinello Aretino (einde 14de eeuw) bewaard waarop een zeeslag tussen de Venetianen en Otto, de zoon van Frederik Barbarossa, is weergegeven.

Galeien werden o.m. getekend en/of geschilderd door Pinturicchio († 1513); Tintoretto, Rafaël, Andrea Vicentino, die op het fresco in het Dogenpaleis van Venetië, een van de beroemdste zeeslagen uit de maritieme geschiedenis heeft afgebeeld, namelijk de zeeslag van Lepanto in 1571, die uitsluitend met roeishepen werd uitgevochten.

Ook 17de eeuwse meesters hebben galeien geschilderd.

Wij beperken ons tot één enkel voorbeeld: Aert van Antum, Gevecht tussen Hollandse pinassen en Barbarijse zeeroversgaleien ca. 1700, paneel 97 × 53,5 cm, Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum.



*Aert van Antum (toegeschreven aan), Gevecht tussen Hollandse pinassen en Barbarijse zeeroversgaleien, Nationaal Scheepvaartmuseum, Antwerpen.*

De enkele bovengenoemde vermeldingen van voorstellingen in de kunst mogen in geen geval geïnterpreteerd worden als een soort lijst of catalogus van galeien in de kunst. Van volledigheid of systematiek kan hier geen sprake zijn. Het is enkel de bedoeling even de aandacht te vestigen op het feit dat galeien veelvuldig in de kunst, en dan in vele vormen van kunst werden voorgesteld.

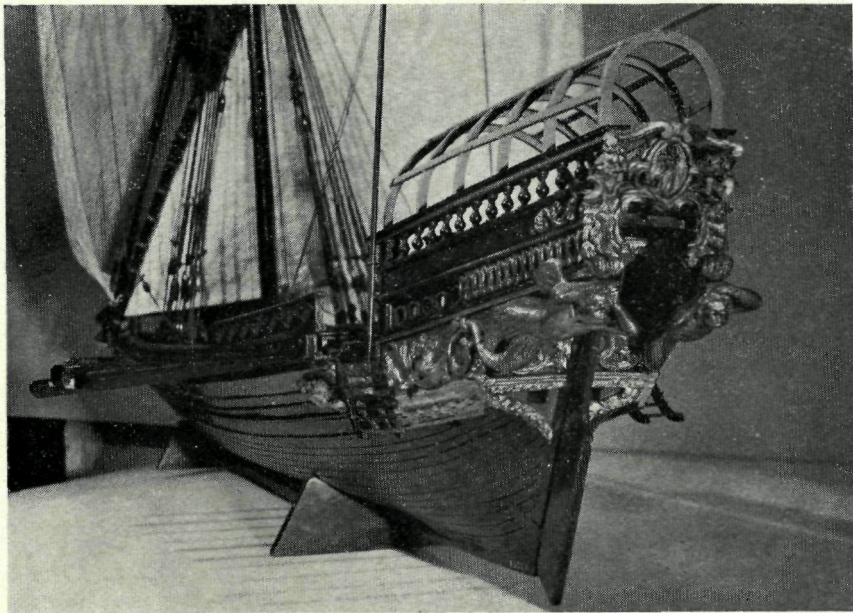
De technische kennis betreffende galeien is bewaard gebleven dank zij het werk van Jozef Furttentbach (Leutkirch 1591 - Ulm 1667) <sup>10</sup>. Hij was een Duits architect, tuinbouwkundige en ingenieur. Hij reisde een tiental jaren door Italië en maakte er kennis met Galileï, waardoor zijn technische en wiskundige aanleg werd gestimuleerd.

In zijn boek *Architectura Navalis* geeft hij een beschrijving van een aantal schepen van de Middellandse Zee, waarin begrepen de galei. Vermelden wij dat Evers Furttentbach heeft geraadpleegd voor zijn beschrijving van het schilderij *Quos Ego* <sup>11</sup>.

De galei was dus eertijds een vaartuig van middelmatige afmetingen (27 tot 46 meter lang), in hoofdzaak gebouwd voor de strijd ter zee en opgevat om tijdens het gevecht geroeid te worden. In het algemeen had de galei een scherpe puntige voorsteven die dienst deed om te rammen.

Galeien waren meestal zeer snelle en beweeglijke schepen met kanonnen op het voorschip en in de aslijn van het schip opgesteld. Zo kon men vanop de galeien vuren wanneer zij de vijandelijke schepen naderden of achtervolgden.

Het Musée de la Marine te Parijs bezit een model van de koninklijke galei *La Réale*, 1680 <sup>12</sup>.



Galei uit het Middellandse Zeegebied, 18de eeuw, model, Nationaal Scheepvaarimuseum, Antwerpen.

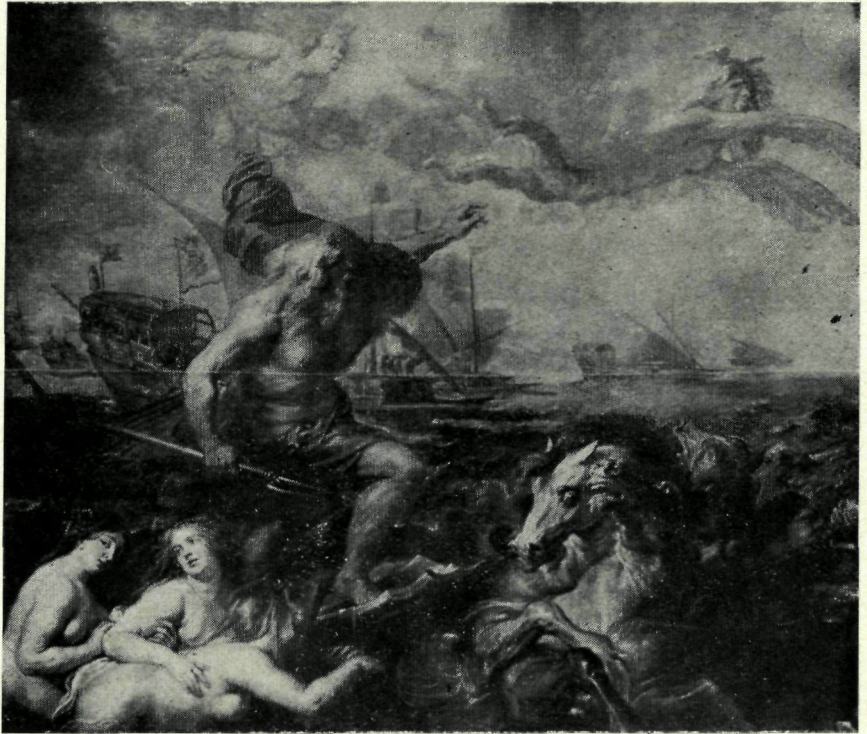
De afmetingen van het vaartuig waren ongeveer : 52 m lang en 6,4 m breed op de waterlijn. Het schip had 31 doften, waarvan er één aan bakboordzijde was vervangen door de kombuis. Met zeven man aan elke riem zou de bemanning 427 koppen hebben geteld. De scheepsversiering van deze galei werd uitgevoerd door de bekende Franse beeldhouwer Pierre Puget (1622-1694).

De zwaarste kanonnen, waaronder een 36-ponder, waren opgesteld onder het voorkasteel, op een gevechtsplatform, „rambate” genoemd. Twaalf draai-bassen waren opgesteld op de loopgang buiten de roeiers.

De roeiers waren gezeten op de doften. Elke riem had zeven handvatten ; de riemen waren door middel van roeidollen bevestigd aan de „apostis”.

Het ruime open achterschip was beschermd door een zonnetent, waaronder de „poppa” een verblijfplaats voor de officieren.

Het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen bewaart twee galeien : een reconstructie van een 16de eeuwse galei en een authentiek 18de eeuws model.



P. P. Rubens, Quos Ego, Gemäldegalerie, Dresden.

De herkomst van het schilderij *Quos Ego* te Dresden is na te gaan en volgens John Rupert Martin<sup>13</sup> werd het in 1637 door de stad Antwerpen aan Ferdinand van Oostenrijk voor de versiering van zijn paleis te Brussel geschonken, het kwam nadien in het bezit van zijn opvolger, Aartshertog Leopold Wilhelm die het paleis van 1646 tot 1656 bewoonde.

In 1683 behoorde het schilderij tot de verzameling van Richelieu. Het werk werd in 1742 verworven door graaf Heinrich Brühl voor koning Augustus III van Saksen en kwam op deze wijze in het bezit van het Museum te Dresden.

Op het schilderij zijn er vooraan links drie sirenen die Neptunus' schelp helpen voortbewegen. Vanuit zijn zeewagen steekt Neptunus de linkerhand op om de storm te bedaren en Boreas (de Noordenwind) te verjagen. Boreas is voorgesteld als een fantastisch wezen waarvan de ledematen in slangen uitlopen. De gunstige winden, zoals Austri en Zefier zitten Boreas achterna om zijn plaats in te nemen.

De hele toestand is blijkbaar geïnspireerd op het verhaal van Aeneas van Virgilius. Toen Aeneas het gastvrije Kreta verliet om na een openbaring van de goden van Troje een stad in het westen te stichten, had hij met een zware storm af te rekenen, waarbij een groot deel van zijn schepen verging (I, 135).

Van Rubens is een ander schilderij met als titel *De Schipbreuk van Aeneas* bewaard gebleven.

Dit onderwerp werd eveneens door andere kunstenaars behandeld en waarschijnlijk heeft Rubens gewerkt naar de gravure van Mercantonio Raimondi naar Rafaël en mogelijk ook heeft bij het fresco van Perino del Vago in het Palazzo Doria in Genua gekend.



C. Hutin naar P. P. Rubens, gegraveerd door J. Daullé, Tableau de P. P. Rubens de la Gallerie Royale de Dresde N° 48..., (Quos Ego), 1762, Nationaal Scheepvaartmuseum, Antwerpen.

De voorstelling van de drie sirenen vertoont opvallend veel gelijkenis met deze van *De ontschepping van Maria de Medici te Marseille* in het Louvre te Parijs, waarvan volgens Max Rooses de identiteit bekend is<sup>14</sup>.

Op de Tyrheense zee zijn galeien afgebeeld. De prinselijke galei te herkennen aan de koninklijke standaard, is voor een groot deel verborgen achter Neptunus. Meer op het achterplan komen nog enkele andere galeien voor. Aan boord worden de manœuvres van het vertrek uitgevoerd en men is bezig de zeilen te hijsen.

Het valt op dat Rubens, de galeien, dus het vertrek van de schepen, in feite het belangrijkste element van het onderwerp van het schilderij op het tweede plan plaatst. Een marineschilder zou dit anders hebben behandeld.

De weergave van de prinselijke galei – en de andere galeien – is schetsmatig en onvolledig, maar vertoont geen grove fouten inzake de scheepvaarttechnische uitbeelding.

De takelage van de masten van de galeien is op het schilderij niet aangeduid en aan de masten ontbreekt meestal het kraaienest.

Rubens' schilderij is in een warme toon gehouden en straalt een grote bewegendheid uit. Het biedt geen gedetailleerde weergave van de schepen, maar toch zijn ze duidelijk herkenbaar als galeien.

In de andere werken van Rubens zijn de vaartuigen te algemeen en typologisch niet thuis te brengen. *Quos Ego* is het meest maritieme werk van Rubens.

Te Cambridge (Mass.) in het Fogg Art Museum wordt een olieschets, 49 × 64 cm, van Rubens met hetzelfde onderwerp bewaard.

#### **b. De Medici-reeks: „De ontschepping van Maria de Medici te Marseille” en „De meerderjarigheid van Lodewijk XIII”**

Een belangrijke opdracht in Rubens' succesvolle carrière als schilder is ongetwijfeld de reeks van 21 grote schilderijen, thans in het Louvre, die het leven van Maria de Medici uitbeelden.

Maria de Medici, een Florentijnse prinses, was gehuwd met Hendrik IV, maar deze werd vermoord in 1610. De koningin-moeder was regentes van haar zoon Lodewijk XIII, maar werd door hem van het Franse Hof verbannen. Na de verzoening met haar zoon, liet ze zich te Parijs een vorstelijke woning, het „Palais du Luxembourg” bouwen. Rubens kreeg de opdracht toevertrouwd de reusachtige ontvangtzalen te decoreren met tafereelen uit het leven van de koningin en de koning. De schilderijen met betrekking tot de koning werden nooit uitgevoerd, maar de eerste negen Medici-schilderijen waren klaar in 1623, de andere werden te Parijs in februari 1625 afgeleverd.

Rubens maakte dankbaar gebruik van zijn kennis van de mythologie om de tafereelen over het leven van Maria de Medici wat op te smukken.

De samensmelting van de actualiteit met de allegorie, gebaseerd op het klassiek verleden, werd nooit krachtiger en bekwaamer uitgevoerd dan in de Medici-reeks<sup>15</sup>. In deze reeks van 21 schilderijen komen er twee voor met maritieme elementen, nl.: *De ontschepping te Marseille* op 3 november 1600 en *De meerderjarigheid van Lodewijk XIII*.

Op het eerste schilderij verlaat Maria de Medici een galei en wordt zij op de loopplank tegemoet getreden door een gehelmde figuur die Frankrijk voorstelt. Een baldakijn wordt in de hoogte gehouden. De godin van de

*P. P. Rubens. De ont-  
scheping van Maria de  
Medici te Marseille,  
Louvre, Parijs.*



roem boven het hoofd van Maria de Medici gaat haar aankomst aan het volk afkondigen.

Een klassiek gebouw met zuilen is gedeeltelijk zichtbaar. Op het voorplan in het water opereren sirenen en tritonen; de sirenen schijnen door middel van het meertouw de galei tegen de wal te willen houden.

Van de galei zelf is alleen het met beeldhouwwerk versierde achterschip, het tentzeil boven de poppa, de mast, een weinig touwwerk en een ra die niet thuishoort op een galei, afgebeeld. Scheepvaarttechnisch gezien heeft het allemaal niet zoveel te betekenen.

*P. P. Rubens, Aankomst  
van Maria de Medici te  
Marseille, schets, Alte  
Pinakothek, München.*



Te München in de Alte Pinakothek wordt van Rubens een olieverfschets met hetzelfde onderwerp bewaard.

Op het schilderij *De meerderjarigheid van Lodewijk XIII* is een zeilschip voorgesteld. Op het ogenblik van zijn meerderjarigheid neemt Lodewijk XIII met kroon en scepter in de linkerhand, de helmstok van de koningin-moeder over: het symbool van het beleid van het Staatsbestuur. Aan de riemen symboliseren roeisters de Kracht, het Geloof, de Rechtspraak en de Voorzienigheid. De godin Pallas bevindt zich rechtop in het midden van het schip.

De technische weergave van het schip is verre van perfect en het hanteren van de riemen door de roeisters is zeker niet vakkundig weergegeven.



*P. P. Rubens, De meerderjarigheid van Lodewijk XIII, Louvre, Parijs.*

Het is duidelijk dat Rubens hier geen zorg heeft besteed aan de scheepsbouwkundige details, maar het schip heeft voorgesteld in functie van de allegorische uitbeelding van de meerderjarigheid. De vingerlingen van het roer ontbreken en de helmstok is van een onmogelijk scheepsbouwkundig – en bijgevolg niet bestaand – type. Het vaartuig zelf beantwoordt evenmin aan scheepstechnische criteria en de dollen voor de riemen ontbreken.

Men heeft de indruk dat de mast niet in de aslijn van het schip staat, de vorm van de ra, de bevestiging van het zeil en het want zijn zeker niet ship-shape voorgesteld.

Volgens M. Rooses werden de personages door Rubens geschilderd; het schip, de zee en de hemel zijn het werk van zijn medewerkers<sup>16</sup>.



*P. P. Rubens, De  
meerderjarigheid van  
Lodewijk XIII,  
Alte Pinakothek,  
München.*

Van Rubens zijn nog een olieverfschets in de Alte Pinakothek te München en een tekening in het Cabinet des Dessins in het Louvre te Parijs bewaard met voorstelling van hetzelfde onderwerp.



*P. P. Rubens, De  
meerderjarigheid van  
Lodewijk XIII,  
Cabinet des dessins du  
musée du Louvre, Parijs.*

c. „De wonderbare visvangst”

Een ander werk, dat omwille van het maritiem aspect, hier dient vermeld te worden is het drieluk van *De wonderbare visvangst* (1618-1619) bewaard te Mechelen in de kerk van Onze-Lieve-Vrouw over de Dijle. Het werd geschilderd op bestelling van de Gilde van de Visverkopers tegen de prijs van 1.600 gulden. Op 5 februari 1618 werd de overeenkomst tussen de Gilde en Rubens afgesloten en op 11 augustus 1619 was het werk voltooid en werden de schilderijen per schip naar Mechelen gevoerd. Hiervoor werd „betaelt van de schipvracht van het taffereel van Antwerpen hier te brengen ... 18 gulden.”<sup>17</sup>



P. P. Rubens, De wonderbare visvangst, Kerk van Onze-Lieve-Vrouw over de Dijle, Mechelen.

Rubens leverde een drieluk en drie kandelaarstukken met volgende onderwerpen : op het middenpaneel : *De wonderbare visvangst*, op de voorzijde van de rechtervleugel *Tobias met de Engel*, op de achterzijde : *Sint-Andreas* ; op de voorzijde van de linkervleugel : *De cijnspenning*, op de achterzijde : *Sint-Petrus* ; op de kandelaarstukken : *Jonas in zee geworpen*, *Christus wandelt op de golven* en *Christus aan het kruis*.

Al deze schilderijen werden in 1794 door de commissarissen van de Franse Republiek naar Parijs gezonden. In 1815 werd het drieluk terug aan de kerk van O.-L.-Vrouw over de Dijle bezorgd en geplaatst in een kapel achter het hoogaltaar ; de panelen *Jonas in de zee geworpen* en *Christus wandelt op*

de golven waren door Napoleon aan het Museum te Nancy overgedragen en werden nooit teruggegeven.

Op het schilderij *De wonderbare visvangst* is Christus afgebeeld samen met vier apostelen in een kleine boot, nabij een strand.

Rechtstaande, op de achterplecht, gekleed in een rode mantel, spreekt hij de oude apostel Petrus toe. Petrus bovenlichaam is gedeeltelijk naakt; in zijn hand houdt hij een blauwe muts.

Een oude apostel met naakt bovenlichaam haalt het overvolle net binnenboord en wordt in deze taak bijgestaan door een fors uitziend apostel, meer een stoere visser met rode jak en hoge waterlaarzen, die op het strand staat en in volle krachtinspanning het net naar zich trekt.

Een jong apostel in de boot, met naakt bovenlichaam heeft zijn rechterhand aan het net en wenkt met de andere hand de bemanning uit een tweede boot, op het achterplan, om te komen helpen.

Een rechtstaande apostel op de voorplecht houdt met een vaarboom de boot bij het strand.

Volgens M. Rooses zijn alleen de twee apostelen in de boot en de apostel op het strand van de hand van Rubens<sup>18</sup>. Deze groep vormt het centrale gedeelte van het schilderij en brengt beweging in de voorstelling; tevens zorgen de kracht en het dynamisme van deze apostelen voor een contrast met de kalmte die van de Christusfiguur uitgaat.

Ook de kleuren zijn zeer rijk aan contrasten: de in het licht geplaatste vleeskleurige naakte bovenlichamen van de apostelen steken fel al tegen het rood en het blauw van de kleren van de apostelen.

De „boot”, hier in de betekenis van generieke benaming voor een open vaartuig, dat kan worden voortbewogen door middel van riemen, zeilen (of later door motor) en gebruikt wordt als zelfstandig vaartuig, lijkt ons in verhouding tot de grootte van de personen en hun aantal in de boot te klein afgebeeld en ligt bovendien te hoog op het water. Het voorste gedeelte van de boot is links op het schilderij, te herkennen aan de zware voorstevén. M. Rooses heeft daar wel wat last mede gehad. In zijn franstalig werk ziet hij Christus op het achterschip, maar in de Nederlandse editie is volgens hem op het achterschip niet Christus, maar een apostel aanwezig<sup>19</sup>.

Helemaal duidelijk is het niet, want volgens het evangelie volgens Johannes 21: 1: 14 zegt Jezus: „Werpt het net uit rechts van de boot; maar door het groot aantal vissen konden ze het niet meer ophalen”<sup>20</sup>.

Indien Rubens het evangelie letterlijk zou gevolgd hebben, dient dus het net aan de stuurboordzijde te zijn, en in dit geval staat de rechtstaande apostel op het achterschip. Maar dan is de weergave van de achterstevén van de boot te zwaar.

Een scheepsbouwkundige onnauwkeurigheid is niet uitgesloten, vermits op de schilderijen *Christus auf dem Meere* en *Das Meerwunder der Hl Walpurga* dezelfde fout voorkomt.

Van Rubens, eveneens met als onderwerp *De wonderbare visvangst* bleven bewaard een schets 55×85 cm, in de National Gallery te Londen en een olieverfschilderij op paneel, 39×48 cm in het Wallraf-Richartz Museum te Keulen.

De kleine schilderijen *Jonas in de zee geworpen* en *Jezus wandelt op de golven* zijn door leerlingen van Rubens geschilderd „en door dezen een weinig hertoetst” zegt M. Rooses<sup>21</sup>. Op het eerste werk ziet men een open



P. P. Rubens (toegeschreven aan), De wonderbare visvangst, National Gallery, Londen.

boot met één mast, met een zeil aan flarden, tijdens een hevige storm; de boot is bemand met zes bootslieden: twee ervan zijn bezig de profeet Jonas in zee te werpen op het ogenblik dat een walvis uit de golven opduikt.

Zonder er verder op in te gaan kan gezegd worden dat wat de voorstelling van de boot betreft, de helmstok van het roer ontbreekt.

De andere schilderij stelt Jezus voor die op het water naar Petrus toeloopt om hem te redden, links op het achterplan is een boot, gedeeltelijk afgebeeld en bemand met drie apostelen; twee ervan halen een visnet op, terwijl de derde de boot boomt.

Beide panelen worden te Nancy bewaard.

#### d. „De schipbreuk van Aeneas”

Een werk met althans maritieme titel kan worden bekeken in het Museum Dahlem te Berlijn. Dit doek, 60×98 cm in de catalogus vermeld als *Landschaft mit dem Schiffbruch des Aeneas* werd omstreeks 1620 geschilderd<sup>22</sup>.

Ondanks de titel van het schilderij, is het niet zo duidelijk wat Rubens hier eigenlijk heeft willen uitbeelden. E. Glück merkt terecht op: „Gewoonlijk wordt deze schilderij aangeduid als de ‘Schipbreuk van Aeneas’, hoewel de kunstenaar, als deze benaming juist zou zijn, tegen zijn gewoonte in het behandelde onderwerp niet zoodanig heeft weergegeven dat wij het duidelijk herkennen. Want hij verhaalt hier geen bepaalde schipbreuk en schijnt ook geen bepaalde schipbreukelingen te hebben geschilderd. Of hij daarbij gedacht heeft aan de geschiedenis van Aeneas, die hij uit Vergilius kende, kan niet met zekerheid gezegd worden”<sup>23</sup>. Het doek stelt volgens sommige auteurs, de streek van Porto Venere bij Spezia voor – met een rotsachtige berg waarop een vuurtoren met een vlam als baken. Vooraan zijn een gestrand schip en



P. P. Rubens, Landschap met schipbreuk van Aeneas, *Museum Dablen, Berlijn*.

enkele zeelieden zichtbaar: twee zeelieden zijn aan boord gebleven; een derde werd op de kust geworpen en klampt zich aan een afgeknapte boom vast, een vierde zeeman wordt bijgestaan door een geknield man. Rechts warmen vijf geredden zich aan een vuur.

In het midden is er nog een loopbrug boven de ravijn en op zee aan de horizon zijn de masten van een schip voor anker zichtbaar.

Volgens Y. Thiery is de *Schipbreuk van Aeneas* een vrije interpretatie door Rubens van de *Schipbreuk van Sint-Paulus* van Adam Elsheimer (1578-1610) in de National Gallery te Londen<sup>24</sup>. De vergelijking van de twee werken toont aan op welke wijze Rubens persoonlijk is, zelfs wanneer hij imiteert. In het werk van Rubens is het essentiële, bv. de rots, weerhouden en werden de personages die bij Elsheimer voorkomen weggelaten. Rubens' schilderij getuigt van kosmische geladenheid en van een betere lichtverdeling.

#### e. Minder bekende werken

Te Dresden in de Gemäldegalerie, waar het reeds besproken schilderij *Quos Ego* is tentoongesteld, bezit men ook nog een ander werk van Rubens, nl. *Christus auf dem Meere*. Dit paneel van 100×41 cm werd vroeger als een leerlingenwerk beschouwd, maar wordt sinds 1961 als een eigenhandig schilderij van de meester erkend<sup>25</sup>.

Een ander olieverfschilderij van Rubens op paneel 75,5 × 98,5 cm bewaard in het Museum der bildenden Künste te Leipzig, vertoont opvallend veel gelijkenis, zowel inzake de voorstelling van de open boot als de personen, met het paneel *Christus auf dem Meere* van Dresden, maar draagt als titel *Das Meerwunder der Hl Walpurga*<sup>26</sup>.

In het Kunsthistorisch Museum te Wenen bezit men van Rubens *Die vier Weltteile*, omstreeks 1615/1616 te Ulm op linnen, 209×284 cm, geschilderd. Evers spreekt van *De vier Wereldstromen*, waarschijnlijk omdat de Donau, de



P. P. Rubens, Christus auf dem Meere, Gemäldegalerie, Dresden.

Nijl, de Ganges en de Amazonestroom respectievelijk Europa, Afrika, Azië en Amerika symboliseren <sup>27</sup>.

In *Neptun und Amphitrite* werd door Rubens de allegorie, het dierenrijk en de scheepvaart in een stilleven verenigd. Het schilderij op linnen 305 × 230 cm, was het bezit van de Gemäldegalerie te Berlijn, maar komt in de na-oorlogse catalogus van deze instelling niet meer voor <sup>28</sup>.

R. Avermaete vermeldt nog een *Ulysse et les bateliers* in het Rijksmuseum te Amsterdam <sup>29</sup>.

De archieven bezitten vanzelfsprekend waardevolle gegevens, zoals bv. blijkt uit documenten in verband met de successie van de Antwerpse kunstenaar, waarin ondermeer is vermeld dat „Aen Sr Franchois Thibout, tot Ypre, een ander schilderije van een Zee” wordt toegewezen. Zo is ook bekend dat in 1749 tijdens de veiling Thérèse van Halen een marine van Rubens werd verkocht voor 225 gulden <sup>30</sup>.

De lijst van de hier besproken schilderijen maakt geen aanspraak op volledigheid met betrekking tot het maritiem aspect in het oeuvre van Rubens. Een dergelijke volledige studie zou een verdere uitdieping zowel op kunsthistorisch als scheepvaarttechnisch gebied vergen. Bovendien de schilderijen dienen dan ook de tekeningen, schetsen, gravures van en naar Rubens grondig onderzocht te worden.

Peter Paul Rubens was geen marineschilder zoals vele van zijn Vlaamse tijdgenoten, maar toch levert „Schepen op schilderijen van Rubens” meer op dan op het eerste gezicht kon verwacht worden.

## VOETNOTEN

- <sup>1</sup> A. BASTIEN, *Le paysage et la marine dans l'œuvre de Rubens*. Musées des Beaux Arts de Belgique, Conférences 1940-1941. Bruxelles (1942), p. 3 en 10.
- <sup>2</sup> L. J. BOL, *Die Holländische Marinemalerei des 17. Jahrhunderts*. Braunschweig, 1973, p. XII.
- <sup>3</sup> J. VAN BEYLEN, *De uitbeelding en de documentaire waarde van schepen bij enkele oude meesters*. In: *Bulletin Koninklijke Musea voor Schone Kunsten*. Brussel, 1961, p. 123-150.
- <sup>4</sup> F. SMEKENS, *Het schip bij Pieter Bruegel de Oude: een authenticiteitscriterium?* In: *Jaarboek 1961, Koninklijk Museum voor Schone Kunsten*, Antwerpen, (1962), p. 7.
- <sup>5</sup> W. STECHOW, *Dutch landscape painting of the seventeenth century*. London, 1966, p. 207, voetnoot 13.
- <sup>6</sup> G. TIMMERMAN, *Schiffsdarstellungen in der bildenden Kunst und ihre Bedeutung für die Schiffsgeschichte*. Sonderabdruck aus Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft, 51, Band, 1957, p. 236.
- <sup>7</sup> TH. VAN THULDEN, *Pompa Introitus Ferdinandi*. Antwerpen, 1643. (Voor volledige titelbeschrijving van de verschillende uitgaven: P. ARENTS, *Pompa Introitus Ferdinandi*. Antwerpen, 1949.)
- <sup>8</sup> C. V. WEDGWOOD, *De Wereld van Rubens 1577-1640*. Amsterdam, 1968.
- <sup>9</sup> L. VAN PUYVELDE, *Rubens*. Paris-Bruxelles, 1942. „Ce qui subsiste des tableaux qui servirent à cette décoration ne mérite guère qu'on s'y attarde. Après avoir été exposés au vent et à la pluie, ils furent restaurés tant bien que mal”. Volgens sommige auteurs zou Rubens zelf *Quos Ego* gerestaureerd hebben.
- <sup>10</sup> J. FURTTENBACH, *Architectura navalis ou de la construction des navires en usage sur mer et le long des côtes*, 1629.
- <sup>11</sup> H. G. EVERS, *Peter Paul Rubens*. Antwerpen, 1946, „achteraan de 'poppa', het pronkpriemel, waarin de kapitein en de eeregasten verbleven” met verwijzing naar voetnoot 399, waarin sprake van Furttentbach.
- <sup>12</sup> *La Réale de France du général des galères*. Paris, 1953.
- <sup>13</sup> J. H. MARTIN, *The decorations for the Pompa Introitus Ferdinandi*. (Corpus Rubenianum Ludwig Burchard, XVI). Brussels, 1972.
- <sup>14</sup> M. ROOSES, *L'œuvre de P.P. Rubens*. 5 dln. Anvers, 1886-1892, dl. III, p. 229.
- <sup>15</sup> W. STECHOW, *Rubens and the classical tradition*. Cambridge (Mass.), 1968, p. 78.
- <sup>16</sup> M. ROOSES, *op. cit.*, dl. III, p. 247.
- <sup>17</sup> M. ROOSES, *op. cit.*, dl. II, p. 25.
- <sup>18</sup> M. ROOSES, *Rubens' Leven en werken*. Antwerpen-Gent, 1903, p. 224.
- <sup>19</sup> M. ROOSES, *op. cit.*, dl. II, p. 19: „du Christ. Celui-ci se trouve à l'arrière de la barque”. *op. cit.*, p. 224: „de vierde (apostel) ,rechtstaande aan de achtersteven stoot de boot voort”.
- <sup>20</sup> *Het Nieuwe Testament*. Vertaling uit de grondtekst met aantekeningen in opdracht van de apologetische vereniging „Petrus Canisius”. Utrecht-Brussel, 1957, p. 290.
- <sup>21</sup> M. ROOSES, *op. cit.*, p. 224.
- <sup>22</sup> Over de datering verschillen de meningen: volgens Y. THIERY, *Le paysage flamand du XVIIe siècle*. Paris-Bruxelles, 1953, p. 95, is L. Van Puyvelde van mening dat dit schilderij te Italië in het begin van de 17e eeuw werd geschilderd; in de catalogus van de *Gemäldegalerie* wordt 1620 vooropgezet, met de vermelding dat Burchardt meent dat het schilderij in 1628/29 in Spanje werd geschilderd.
- <sup>23</sup> E. GLUCK, *De landschappen van Peter Paul Rubens*. Amsterdam-Antwerpen, 1940, p. 27.
- <sup>24</sup> Y. THIERY, *op. cit.*, p. 95.
- <sup>25</sup> *Gemäldegalerie Dresden, Alte Meister*. Dresden, 1966<sup>9</sup>, p. 93.
- <sup>26</sup> W. TIMM, *Schiffe und ihre Schicksale, Maritime Ereignisbilder*. Rostock, 1976, p. 21.
- <sup>27</sup> H. G. EVERS, *Peter Paul Rubens*. Antwerpen, 1946, p. 166-169, maar vermeldt de Rio de la Plata als stroom voor Amerika.
- <sup>28</sup> *Gemäldegalerie Berlin*, Berlin-Dahlem, 1975, p. 370, nr 776 A ontbreekt.
- <sup>29</sup> R. AVERMAETE, *Rubense et son temps*. Bruxelles, 1977, p. 70.
- <sup>30</sup> M. ROOSES, *op. cit.*, dl. IV, p. 394, die P. GENARD, *Succession de Rubens*, in: *Bulletin des Archives*, II, 83.

## BIBLIOGRAFIE

- ANQUETIN, L., *Rubens, sa technique. Analyse des tableaux de la Galerie de Médicis du Louvre.* Parijs, 1924.
- ARENTS, P., *Pompa Introitus Ferdinandi. Bijdrage tot de bibliografie van en over Rubens.* Antwerpen, 1949.
- AVERMAETE, R., *Rubens et son temps.* Brussel, 1977.
- BASTIEN, A., *Le paysage et la marine dans l'œuvre de Rubens.* Brussel, 1942.
- BAUDOUIN, F., *Rubens et son siècle.* Antwerpen, 1972.
- BOL, L. J., *Die Höllandische Marine-malerei des 17. Jahrhunderts.* Braunschweig, 1973. *Catalogus tentoonstelling van Vroom tot van de Velde; 17e eeuwse Nederlandse zeeschilderijen uit Engels bezit.* Rotterdam, 1950.
- DENUCE, J., *Na Peter Pauwel Rubens. Ducomenten uit den kunstbandel te Antwerpen in de XVIIe eeuw van Matthys Musson.* Antwerpen, 1939.
- EVERS, H. G., *Peter Paul Rubens.* Antwerpen, 1946.
- FURTTENBACH, J., *Architectura navalis ou de la construction des navires en usage sur mer et le long des côtes.* Ulm, 1629.
- Gemäldegalerie Berlin. Katalog der ausgestellten Gemälde des 13.-18. Jahrhunderts.* Berlijn, 1975.
- Gemäldegalerie Dresden. Alte Meister.* Dresden, 1966.
- GLUCK, G., *De landschappen van Peter Paul Rubens.* Antwerpen-Amsterdam (1940).
- HERDING, K., *Schiffszeichnungen im Werk van Pierre Puget in:* Zeitschrift für Kunstgeschichte, Band 29, Heft 2, München, 1966.
- Kunsthistorisches Museum, Gemäldegalerie II.* Wenen, 1963.
- Kunsthistorisches Museum. Verzeichnis der Gemälde.* Wenen, 1973.
- La Réale de France du Général des Galères.* Parijs, 1953.
- LAUREYSENS, W., *Het Brabantse landschap in de 17de eeuw.* Brussel, 1976.
- MARIE, J. & HAFFNER L., *L'Art et la Mer.* Parijs, 1952.
- Marines, Havengezichten en rivierlandschappen.* Catalogus. Brussel, 1960.
- MARTIN, J. R., *The decorations for the Pompa Introitus Ferdinandi.* Corpus Rubenianum Ludwig Burchard, Part XVI. Brussel, 1972.
- OLDENBURG, R., *P. P. Rubens des Meisters Gemälde.* Stuttgart-Berlijn, (1921).
- ROOSES, M., *L'œuvre de P. P. Rubens.* Antwerpen, 1886-1892. 5 dln.
- ROOSES, M., *Rubens' Leven en Werken.* Antwerpen-Gent, 1903.
- RUELENS, Ch., *Correspondance Rubens et documents épistolaires concernant sa vie et ses œuvres.* Antwerpen, 1887-1909.
- SMEKENS, F., *Het schip bij Pieter Bruegel de Oude: een authenticiteitscriterium?* in: Jaarboek 1961 v. h. Koninklijk Museum van Schone Kunsten (1962).
- Staatliche Museen zu Berlin. Beschreibendes Verzeichnis der Gemälde.* Berlijn, 1931.
- STECHOW, W., *Dutch landscapepainting of the seventeenth century.* Londen, 1966.
- STECHOW, W., *Rubens and the classical tradition.* Cambridge (Mass.), 1968.
- THIERY, Y., *Le paysage flamand au XVIIe siècle.* Parijs-Brussel, 1953.
- THUILLIER, J., *Le storie di Maria de Medici du Rubens al Lussemburgo.* Milaan, 1967.
- TIMM, W., *Schiffe und ihre Schicksale. Maritime Ereignisbilder.* Rostock, 1976.
- TIMMERMAN, G., *Schiffsdarstellungen in der bildenden Kunst und ihre Bedeutung für die Schiffsgeschichte.* 1957.
- VAN BEYLEN, J., *De uitbeelding en de documentaire waarde van schepen bij enkele oude meesters.* in: Bulletin Koninklijke Musea voor Schone Kunsten, Brussel, sept-dec. 1961, p. 123-150.
- VAN PUYVELDE, L., *Rubens.* Parijs-Brussel, 1942.
- Verzeichnis der ausgestellten Gemälde des 13. bis 18. Jahrhunderts im Museum Dablem.* Berlijn, 1960.

VEY, H. & A. KESTING, *Katalog der Niederländischen Gemälde von 1550 bis 1800 im Wallraf-Richartz-Museum und im öffentlichen Besitz der stad Köln*. Keulen, 1967.

WARNER, O., *De grote zeeslagen uit de geschiedenis*. Amsterdam-Brussel, 1965.

WEDGWOOD, C. V., *De wereld van Rubens 1577-1640*. Amsterdam, Het Parool, 1968.

## Résumé

En sa qualité de peintre, Rubens occupe une place très importante dans l'histoire de l'art. Son œuvre comprend des dessins et des tableaux : portraits, scènes historiques, bibliques ou mythologiques, ainsi que des paysages et des marines.

Les œuvres à caractère marin font plutôt exception dans l'impressionnante production de Rubens. Il ne peut pas être considéré comme un vrai peintre de la mer du 17<sup>ème</sup> siècle, qui dépeint en détail et avec précision les types de navires, la voilure et la vie de l'équipage.

Ceci apparaît clairement des tableaux de Rubens qui figurent parmi les toiles discutées ici : *Quos Ego* (Gemäldegalerie, Dresde) ; *Le débarquement à Marseille* et *La majorité de Louis XIII* (Louvre, Paris) ; *La pêche miraculeuse* (Église de Notre-Dame sur la Dyle, Malines) ; *Le naufrage d'Énée* (Musée Dahlen, Berlin).

Ces toiles font partie d'une série ou traitent d'un thème biblique. Elles ne furent toutefois pas peintes avec l'intention de créer un véritable tableau marin.

## Summary

As a painter, Rubens has played a prominent role in the history of arts. His work includes drawings and paintings : portraits, historical, biblical and mythological scenes, as well as landscapes and sea-pieces.

Marine paintings and drawings are rather exceptional in Rubens' impressive production. He is not considered as a real 17th century marine painter, who gives a detailed and accurate picture of ship types, sails and of the sailor's life aboard.

This appears clearly from the paintings by Rubens which are among those discussed here : *Quos Ego* (Gemäldegalerie, Dresden) ; *The landing at Marseilles* and *The majority of Louis XIII* (Louvre, Paris) ; *The miraculous draught of fishes* (Church of Our Lady-upon-the-Dyle, Malines) and *The shipwreck of Aeneas* (Museum Dahlen, Berlin).

These canvases are part of a series or have a biblical theme as subject, but they have never been painted with the intention of creating a true marine painting.