



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Een schilderije van de Slach van Heemskerck' Cornelis Claesz. van Wieringen en de opdracht voor een zeestuk van de slag bij Gibraltar nader bekeken

Brand, R.

Citation

Brand, R. (2015). Een schilderije van de Slach van Heemskerck': Cornelis Claesz. van Wieringen en de opdracht voor een zeestuk van de slag bij Gibraltar nader bekeken. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 34(2), 3-22. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4306216>

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4306216>

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

'Een schilderij van de Slach van Heemskerck'

Cornelis Claesz. van Wieringen en de opdracht voor een zeestuk van de slag bij Gibraltar nader bekeken¹

Ron Brand

Abstract

In 1621 the Amsterdam Admiralty Board commissioned a painting of the Battle of Gibraltar, which took place in 1607. A suitable candidate was sought for the production of the painting and the choice finally fell on the Haarlem marine painter Cornelis Claesz. van Wieringen (ca. 1575-1633), one of the first artists in the Dutch Republic who made seascapes their specialty. This article is about how Van Wieringen obtained a prestigious commission for the painting of a naval battle and how he executed the subject. The core of the article is the Van Wieringen painting of the battle, now in the collection of Het Scheepvaartmuseum in Amsterdam. The author discusses what is so special about this battle, why Van Wieringen was commissioned to paint this topic and which information he may have used. The specific wishes of the Admiralty Board for the portrayal of the battle are dealt with also and how these can be seen in the result. Finally, it is discussed whether the painting thus fits into a tradition of painted seascapes.

¹ Dit artikel is de weerslag van het onderzoek dat de auteur uitvoerde in het kader van het Dr. Ernst Crone Fellowship van Het Scheepvaartmuseum 2009-2010. De auteur dankt de medewerkers van Het Scheepvaartmuseum in Amsterdam en Maritiem Museum Rotterdam voor hun medewerking tijdens de onderzoeksperiode. De auteur presenteerde onderdelen van dit artikel in een paper tijdens het zesde congres van de International Maritime Economic History Association (IMEHA), gehouden in juli 2012 in Gent. De auteurs dankt Leo Akveld, Yvonne Bleyerveld, Remmelt Daalder, Jeroen Giltaij, Gijs van der Ham en Christi Klinkert voor hun commentaar op een eerdere versie.

Inleiding

Wat zouden de twee rapporteurs hebben gedacht toen zij in 1621 de stad Haarlem verschillende keren met een bezoek vereerden? In opdracht van de Amsterdamse Admiraliteit bezochten zij de ateliers van enkele zeeschilders op zoek naar een geschikte kandidaat voor het vervaardigen van een schilderij van de slag bij Gibraltar, die had plaatsgevonden in 1607. De keuze viel uiteindelijk op Cornelis Claesz. van Wieringen (ca. 1575-1633), een van de eerste kunstenaars in de Republiek die het schilderen van zeestukken tot zijn specialisme maakte. Dit artikel gaat over de vraag hoe een Hollandse zeeschilder een prestigieuze opdracht voor een zeeslag binnenhaalde en tot uitvoering bracht. Kern van het artikel is Van Wieringens schilderij van de zeeslag, dat zich tegenwoordig in de collectie van Het Scheepvaartmuseum in Amsterdam bevindt. Wat is er zo bijzonder aan deze zeeslag en de uitbeeldingen daarvan? Waarom kreeg Van Wieringen de opdracht om dit onderwerp te schilderen en welke informatiebronnen gebruikte hij mogelijk? Had de Admiraliteit specifieke wensen voor de uitbeelding van de zeeslag en kunnen we dat op een bepaalde manier terugzien in het resultaat? Ten slotte wordt besproken of het schilderij daarmee past in een traditie van geschilderde zeestukken.

Belangstelling voor Gibraltar

Hoewel de Tachtigjarige Oorlog bij uitstek een belegeringsoorlog was, vonden er ook verschillende zeeslagen plaats, tussen 1568 en 1648 ongeveer 25 waarbij Nederlandse schepen betrokken waren.

Van verschillende daarvan zijn schilderijen, prenten en tekeningen gemaakt, maar – behalve dan van de Armada uit 1588 – niet zo veel als van de zeeslag bij Gibraltar die op 25 april 1607 plaatsvond. Kort na deze zeeslag verschenen er al beschrijvingen van en ook nieuwsprenten waarop je vanaf een hoog standpunt de situatie van de schepen in de baai goed kunt zien. Ruim tien jaar later, vanaf 1618, ontstond er in de Republiek een hernieuwde belangstelling voor deze zeeslag bij verschillende kunstenaars, maar nu vooral onder zeeschilders.

Overzicht van de zeeslagen tijdens de Tachtigjarige Oorlog waarbij Nederlandse schepen betrokken waren

Datum	Titel	Locatie	Wie vocht tegen wie?
1573-04-17	Slag bij Vlissingen/Rammekens	Zeeland	Spaanse vloot tegen een Geuzenvloot
1573-04-22/23	Slag bij Borsele	Zeeland	Spaanse vloot tegen een Geuzenvloot
1573-05-26	Slag op het Haarlemmermeer	Haarlemmer	Spaanse vloot tegen een Geuzenvloot
1573-10-11	Slag op de Zuiderzee	Zuiderzee	Spaanse vloot tegen een Geuzenvloot
1574-01-27/29	Slag bij Reimerswaal/Bergen	Oosterschelde	Spaanse vloot tegen een Geuzenvloot
1574-05-30	Slag bij Lillo	Antwerpen	Spaanse vloot tegen een Geuzenvloot
1585-05-26	Slag op de Kauwensteinsedijk	Antwerpen	Nederlandse troepen tegen een Spaans leger
1588-07-29	Slag van de Armada	Noordzee	Nederlands/Engelse vloot tegen een Spaanse vloot
1596	Slag bij Cadiz	Cadiz	Nederlands/Engelse vloot tegen een Spaanse vloot
1601	Slag bij Bantam	Molukken	Nederlandse vloot onder Wolfert Harmensz tegen een Portugese vloot
1602-10-03	Slag bij Dover	Dover	Nederlandse vloot tegen een Spaanse vloot
1603-05-26	Slag bij Sluis	Zeeland	Zeeuwse vloot onder Joost de Moor tegen een Spaanse vloot
1607-04-25	Slag bij Gibraltar	Gibraltar	Nederlandse vloot onder Jacob van Heemskerck tegen een Spaanse vloot
1610-04-25	Eerste Slag bij Playa Honda	Filipijnen	Nederlandse vloot onder François Wittert tegen een Spaanse vloot
1615-07-18	Slag bij Callao	Peru	Nederlandse vloot onder Joris van Spilbergen tegen een Spaanse vloot
1617-04-16	Tweede Slag bij Playa Honda	Filipijnen	Nederlandse vloot onder Joris van Spilbergen tegen een Spaanse vloot
1624-07-11	Derde Slag bij Playa Honda	Filipijnen	Nederlandse vloot tegen een Spaanse vloot
1628-09-08	Slag in de Baai van Matanzas	Cuba	Nederlandse kapervloot onder Piet Hein tegen een Spaanse vloot
1631-09-12	Slag op het Slaak	Volkerak	Nederlandse vloot onder Marinus Hollaer van Valckenisse tegen een Spaanse vloot
1639-02-18	Slag bij Duinkerken	Duinkerken	Nederlandse vloot onder Maerten Harpertsz Tromp tegen Duinkerker kapers
1639-10-21	Slag bij Duins	Het Kanaal	Nederlandse vloot onder Maerten Harpertsz Tromp en Witte de With tegen een Spaanse vloot
1641	Slag bij St. Vincent	St. Vincent	Nederlandse vloot tegen een Spaanse vloot
1641	Slag bij Nieuwpoort	Nieuwpoort	Nederlandse vloot onder Witte de With tegen Duinkerker kapers
1647-06-10	Slag bij Puerto de Cavite	Filipijnen	Nederlandse vloot onder Martin Gertzen tegen een Spaanse vloot

Waarom was de zeeslag bij Gibraltar nu zo belangrijk dat deze tien jaar na dato nog werd afgebeeld? Dat heeft te maken met het groeiende zelfbewustzijn in de Republiek. Aan het begin van de zeventiende eeuw woedde de strijd om de onafhankelijkheid tussen Spanje en de Nederlanden al ruim dertig jaar en nog altijd was er geen uitzicht op een overwinning van een van beide. Beide strijdende partijen waren moe van het oorlogsgeweld en besloten tot een periode van rust. Aan het einde van dit Twaalfjarig Bestand (1609-1621) verwachtte men dat de vijandelijkheden met Spanje weer zouden oplaaien. De slag bij Gibraltar lag nog vers in het geheugen. Het was de eerste waarbij een Nederlandse vloot die van de Spanjaarden versloeg in hun eigen wateren.

De vloot onder Jacob van Heemskerck (1567-1607) versloeg in de baai van Gibraltar bijna alle Spaanse schepen, waarbij zo'n vierduizend man omkwamen. Aan Nederlandse kant ging geen enkel schip verloren en slechts honderd man. Een van hen was Van Heemskerck zelf. Het feitelijke resultaat van de zeeslag was betrekkelijk gering, want er werd geen goud of zilver buitgemaakt, maar de betekenis in het vaderland was groot. Het is daarom niet zo vreemd dat de overwinning in de jaren daarna nog niet was vergeten en hopelijk zouden die roemrijke tijden herleven.

Het duurde tot ongeveer 1618 voordat de eerste schilderijen van deze zeeslag verschenen. Daarvoor is wel een verklaring te geven. Zeeslagen werden niet voor de vrije markt geschilderd, maar in opdracht van een admiraliteitscollege of een vlootvoogd die een herinnering aan zijn overwinning wenste. Schilderijen van zeeslagen waren kostbaar en werden dan ook alleen geschilderd als er een duidelijke aanleiding voor was. Bijvoorbeeld als een hoogwaardigheidsbekleder met een cadeau moest worden geëerd. Daarnaast drukte het een roemrijke herinnering aan het verleden uit. Dat geldt ook voor de slag bij Gibraltar.

De opdracht voor een zeestuk

Omdat Prins Maurits een nieuwe vleugel aan het stadhoudelijk hof in Den Haag had laten bouwen, was dat voor de Amsterdamse Admiraliteit een mooie gelegenheid om hem een passend geschenk aan te bieden.² De Admiraliteit van het Noorderkwartier had kort daarvoor een schilderij van de slag op de Zuiderzee, die plaatsvond in 1573, door Abraham de Verwer

² Rijksmuseum, Amsterdam, olieverf op doek, 153 x 340 cm, inventarisnummer SK-A-603. Gesigneerd en gedateerd 1621.

(1585-1650) aan de prins aangeboden. Maurits was admiraal-generaal, dus opperbevelhebber van de zeemacht en voor het onderwerp was de keuze daarom op een zeeslag gevallen: de slag bij Gibraltar, waarin de Amsterdammers een prominente rol hadden gespeeld.³ Aanvankelijk zochten de Amsterdammers voor de belangrijke opdracht toenadering tot de belangrijkste zeeschilder van dat moment, Hendrick Cornelisz. Vroom (1562/63-1640), de grondlegger van het genre en de traditie van het zeestuk in de Noordelijke Nederlanden en op dat moment onbetwist de belangrijkste zeeschilder. Kunstenaarsbiograaf Karel van Mander (1548-1606) schrijft in *Het Schilder-Boeck* uitvoerig hoe Vroom tot het schilderen van zeestukken kwam. Na diverse buitenlandse omzwervingen keerde hij rond 1588 in Haarlem terug om 'stucxkens met Schepen' te gaan maken: 'En t'volck, ghelijck in Hollandt veel Zee-vaert is, begon oock groot bevallen in dese Scheepkens te krijghen'. Dat Vroom van zijn eigen kwaliteiten overtuigd was, blijkt uit wat Van Mander over hem schreef: 'wie wat van hem begeert, die moet het hem betalen'.⁴

Vroom wilde de opdracht van de Admiraliteit wel aanvaarden, maar verlangde er 6.000 gulden voor. De besprekingen over dit astronomische bedrag liepen vast en nadat Vroom de vergadering had verlaten 'gebruyckende insolente propoosten en woorden', werd besloten naast Vroom ook het werk van 'noch een ander goet mr. in deselve konst te besichtigen, welck van beyde t'beste mogt bevonden werden, opdat men zouwde mogen sien bij wien men de voorsz. schilderije zouwde mogen laeten maecken'.⁵

We weten dat de keuze op Van Wieringen viel, maar hij was – naast Vroom – niet de enige zeeschilder in Haarlem op dat moment. In de eerste decennia van de zeventiende eeuw was Haarlem het centrum voor de zeeschilderkunst in Holland. In het kielzog van Vroom specialiseerden zich daar ook andere kunstenaars als zeeschilders, zoals Cornelis Verbeeck (1590-1637) en

³ Zie ook Remmelt Daalder, 'Een zeeslag voor prins Maurits', in: *Maandblad Amstelodamum* 95 (2008) 2, 3-12 waarin het accent gelegd wordt op de slag bij Gibraltar als een Amsterdamse heldendaad. Zie verder ook: Remmelt Daalder, 'Cornelis Claesz van Wieringen en de Zeeslag bij Gibraltar in 1607', in: *Scheepshistorie* (2010) 9, 48-53.

⁴ Karel van Mander, *Het Schilder-Boeck* (Haarlem, 1604) fol. 288v.

⁵ A. Bredius, *Künstler-Inventare. Urkunden zur Geschichte der holländischen Kunst des XVIIten, XVIIIten und XVIIIten Jahrhunderts II* (Den Haag, 1916) 671-679. De bezoeken en opdrachtverlening zijn beschreven door W. Voorbeijtel Cannenburg, 'De Zeeslag bij Gibraltar door Corn. Claesz. v. Wieringen', in: *Jaarverslag Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum te Amsterdam* 12, (1928) 52-60.

Hans Goderis (ca. 1600-vóór 1643).⁶ De exacte reden waarom Van Wieringen werd gekozen, is niet bekend, maar daar is wel een goede verklaring voor te geven.⁷ Van Wieringen kwam uit een zeevarend milieu. Zijn vader komt verschillende keren als schipper voor in de Haarlemse archieven. Karel van Mander schrijft in 1604 in *Het Schilder-Boeck* al lovend over hem. Van Wieringen heeft vroeger zelf gevaren, maar verliet daarna de zeevaart om vervolgens schepen te gaan tekenen en schilderen waarbij hij een 'wonderlijcken gheest en verstandt' vertoont.⁸ Omdat hij de eigenschappen van schepen goed begrijpt, hoeft hij voor niemand onder te doen, aldus Van Mander. Van zijn leertijd en productie is dan nog niets bekend. Van Wieringen werd in 1597 lid van het Sint-Lucasgilde en bekleedde er verschillende functies. Hij was er vinder, een soort keurmeester, in 1611, 1622 en 1632.⁹ Regelmatig tekende hij als getuige bij het opstellen van een testament van een Haarlemse kunstbroeder.

Algemeen wordt aangenomen dat Van Wieringen bij Vroom in de leer is geweest, maar daar bestaat geen enkel bewijs voor. Het is opmerkelijk dat Van Mander, die vanaf 1583 in Haarlem woonde, als kenner van de Haarlemse kunstenaars en een goede bekende van zowel Vroom als Van Wieringen het leerlingschap niet noemt. Als Van Mander dat wist, zou hij het zeker hebben genoemd. De biografieën van beide zeeschilders bevinden zich ook niet vlak bij elkaar in *Het Schilder-Boeck*. Vroom en Van Wieringen kenden elkaar en elkaars werk echter ongetwijfeld; rechtstreeks via Karel van Mander, of anders via schakelfiguren in het Haarlemse kunstmilieu, zoals Hendrick Goltzius (1558-1617) en Cornelis Cornelisz. van Haarlem (1562-1638).

Van Wieringen had niet alleen een goede naam bij Van Mander, maar ook in een aantal lofdichten werd hij geroemd. De schilder, diplomaat en letterkundige Balthasar Gerbiers (1591/93-1663/67) roemde Van Wieringen in 1620 in een weeklacht op het overlijden van Goltzius en noemde hem

6 Zie voor hen o.m. Laurens J. Bol, *Die holländische Marinemalerei des 17. Jahrhunderts* (Braunschweig, 1973) en Jeroen Giltaij, Jan Kelch, *Lof der zeevaart. De Hollandse zeeschilders van de 17^e eeuw* (Rotterdam/Berlijn 1996).

7 Voor biografische gegevens over Van Wieringen, zie: Ron Brand, 'Bedreven in de konst van schepen ende see. De marineschilderkunst van Cornelis Claesz. van Wieringen', *Antiek* 30 (1995) 194-207, Ron Brand, in: Jeroen Giltaij, Jan Kelch, *Lof der zeevaart. De Hollandse zeeschilders van de 17^e eeuw* (Rotterdam/Berlijn 1996) 99-100 en Irene van Thiel-Stroman, in: Neeltje Köhler (ed.), *Painting in Haarlem 1500-1850. The collection of the Frans Hals Museum* (Ghent/Haarlem, 2006) 343-346.

8 Van Mander 1604, fol. 300r.

9 Hessel Miedema, *De archiefbescheiden van het St. Lukasgilde te Haarlem, 1497-1798* (Alphen aan den Rijn, 1980) 1056-1057.

een 'Constrijcken Scheep-schilder tot Haerlem'.¹⁰ De Haarlemse dominee en dichter en historicus Samuel Ampzing (1590-1632) noemde Van Wieringen in zijn lofdicht op de stad Haarlem in 1621. In 1628 nam hij Van Wieringen en diens zoon zelfs op in een gedicht:

Van Wieringen, kom ook alhier tevoorschijn treden.
En laet dij soon by dij sijn plaetze mee bekleden.
Bedreven in de konst van schepen ende see.
'T Is eygentlijk gedaen wat uwe hand oyt dee."



'Van Heemskerck's overwinning op de Spanjaarden bij Gibraltar', schilderij door Cornelis Claesz. van Wieringen, 1619.

Collectie National Maritime Museum, Greenwich, inventarisnummer BHC0265, 182,8 cm x 294,6 cm.

Voor wat betreft het schilderen van een zeeslag had Van Wieringen nog een voordeel: hij had kort voordat hij de opdracht van de Amsterdamse Admiraaliteit kreeg al op groot formaat een schilderij van Van Heemskerck en de Spaanse vloot bij Gibraltar geschilderd. Het grote formaat van het schilderij en het heroïsche onderwerp doen vermoeden dat het schilderij besteld

10 Otto Hirschmann, 'Balthasar Gerbiers eer ende claght-dicht ter eeren van Henricus Goltzius', *Oud Holland* 38 (1920) 104-125, speciaal 110.

11 Samuel Ampzing, *Beschryvinge ende lof der stad Haerlem in Holland* (Haarlem, 1628) fol. 371.

is door de familie van Van Heemskerck als eerbetoon aan de gesneuvelde vlootvoogd.¹²

Niet alleen via zijn netwerk in cultureel Haarlem was Van Wieringen een man van aanzien, maar ook via zijn huwelijk met een vrouw uit een goede familie werd hij een vooraanstaand Haarlemmer. Rond 1600 trouwde hij met Haesge (Hester) van Woerden (overleden in 1613),¹³ dochter van notaris en stadssecretaris Michiel Jansz. van Woerden (begraven 16 mei 1621).¹⁴

Van Wieringen voldeed dus aan alle voorwaarden en nadat met Vroom geen overeenstemming bereikt kon worden, is het niet verwonderlijk dat hij in beeld kwam. Van Wieringen was de enige zeeschilder van formaat die een dergelijke prestigieuze opdracht tot een goed einde kon brengen. Voorwaarde voor de opdracht was wel het maken van een proefstuk, dat zich tegenwoordig in de collectie van het Rijksmuseum in Amsterdam bevindt, en vervolgens een modello, nu in de collectie van Het Scheepvaartmuseum in Amsterdam.

Een proefstuk, modello en de definitieve versie van de slag

Van Wieringen kreeg in juli 1621 de opdracht voor het grote zeestuk, maar eerst moest hij van de Admiraliteit een proefstuk maken om te laten zien dat hij een goed schilder was en de prestigieuze opdracht tot een goed einde zou weten te brengen. Ze lieten hem 'te doen schilderen een stuck lanck acht en hooch vijfj voeten van twee scheepen'.¹⁵ Een maand later al berichtte Van Wieringen dat de 'proef vant groote stuck' klaar was.¹⁶ Algemeen wordt aangenomen dat dit het schilderij is van 'Het ontploffen van

12 National Maritime Museum, Greenwich, olie op doek, 182,8 x 294,6 cm, inventarisnummer BHC0265. Niet gesigneerd, '1619' gedateerd op de vlag van het Spaanse schip rechts. Zie: Ron Brand, in: Jenny Gaschke (ed.), *Turmoil and tranquillity. The sea through the eyes of Dutch and Flemish masters, 1550-1700* (London, 2008) 176.

13 Noord-Hollands Archief, Haarlem (NHA), DTB 69, fol. 254r gedateerd 9 juni 1613: 'een openinge voor Haesgen Woerdens', Grote Kerk, de locatie van het graf is niet aangegeven, de klokken luidden gedurende ½ uur, kosten 7 gulden.

14 NHA, DTB 70, fol. 81r gedateerd 16 mei 1621: Grote Kerk, de locatie van het graf is niet aangegeven, kosten 10 gulden.

15 Voorbeijtel Cannenburg 1928, 58.

16 Voorbeijtel Cannenburg 1928, 58.

het Spaanse admiraalsschip tijdens de slag bij Gibraltar' in het Rijksmuseum in Amsterdam.¹⁷

De inventaris van het Stadhoudelijk Kwartier en het Huis in het Noordeinde (Oude Hof) van 1632 noemt in 'de groote benedensael' onder nummer 491 'Een schilderije van Claesz Cornelisz. van Wieringen daerin twee groote schepen met noch verscheyde andere schepen in 't verschiet'.¹⁸ Hoogstwaarschijnlijk gaat het hier om het in opdracht van de Amsterdamse Admiraliteit gemaakte proefstuk.

In de notulen van de Admiraliteit staat dat de rapporteurs het resultaat aan prins Maurits lieten zien en dat die zich er tevreden over toonde. Nu spraken ze af met Van Wieringen dat 'hij zal maecken een modelle van de schilderije'. Hij zou op een klein formaat laten zien hoe de compositie voor de definitieve compositie eruit zou komen te zien. Ook ging Van Wieringen akkoord met een bedrag dat vier neutrale personen voor het schilderij bepaalden.¹⁹ Het is niet bekend wanneer dit modello klaar was, maar vermoedelijk tussen augustus 1621 en april 1622.²⁰



'De slag bij Gibraltar', modello door Cornelis Claesz. van Wieringen, ca. 1621-22. Collectie Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam, inventarisnummer 2008.0106, 48 x 115 cm.

17 Dit schilderij is op de voorzijde van deze aflevering van het *Tijdschrift voor Zeegegeschiedenis* afgebeeld. Rijksmuseum, Amsterdam, olieverf op doek, 136,8 x 187 cm, inventarisnummer SK-A-2163. Niet gesigneerd, niet gedateerd. Zie ook: Ron Brand, in: Giltaij/Kelch 1996, 105-107. Tot circa 1983 stond het schilderij bekend als een werk van Hendrick Vroom. De toeschrijving aan Van Wieringen dateert van daarna. Zie: M. Russell, *Visions of the sea. Hendrick C. Vroom and the origins of Dutch marine painting* (Leiden, 1983) 175, 202 (noot 2).

18 S.W.A. Drossaers, Th.H. Lunsingh Scheurleer, *Inventarissen van de inboedels in de verblijven van de Oranjes en daarmee gelijk te stellen stukken, 1567-1795* ('s-Gravenhage, 1974, I) 202.

19 Voorbeijtel Cannenburg 1928, 59.

20 Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam, olieverf op paneel, 48 x 115 cm, inventarisnummer 2008.0106. Gesigneerd 'fcw', niet gedateerd.

In mei 1622 brachten de rapporteurs verslag uit aan de Admiraliteit dat Van Wieringen 'zijnde besich mette schilderij van de Slach van Heemskerck' en dat hij er wel 3.000 gulden voor wilde hebben, maar tevreden zou zijn met een bedrag naar het oordeel van vier neutrale personen, twee te kiezen door de Admiraliteitsraad en twee door hemzelf.²¹ Van Wieringen wist ongetwijfeld dat Vroom het dubbele bedrag had gevraagd.



'De slag bij Gibraltar', schilderij door Cornelis Claesz. van Wieringen, 1622.
Collectie Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam, inventarisnummer A.0724, 180 x 488 cm.

In december 1622 liet Van Wieringen aan de Admiraliteitsraad weten dat het schilderij 'volmaect ende gereedt is omme geleevert te werden'.²² In januari 1623 bezocht een delegatie Van Wieringen en taxeerde zij het doek op een bedrag van 2.400 gulden. Uiteindelijk ontving hij in maart en mei 1623 het bedrag van in totaal 2.450 gulden en zeven stuivers, zijnde 2.400 gulden voor het schilderij en 50 gulden en zeven stuivers voor de onkosten in het overbrengen van het schilderij naar Den Haag.²³

Enkele beeld- en schriftelijke bronnen

Er is niets bekend over welke bronnen Van Wieringen beschikte op het moment dat hij zijn schilderij vervaardigde, maar hij moet bekend zijn geweest met nieuwsprenten en pamfletten van de slag die kort erna versche-

²¹ Voorbeijtel Cannenburg 1928, 59.

²² Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam, olieverf op doek, inventarisnummer A.0724. Gesigneerd 'CCVWIERINGEN 1622' (CVW ineen). Het was ongeveer vijftien keer zo groot als het modello

²³ Voorbeijtel Cannenburg 1928, 59-60.

nen en ook met prenten van andere zeeslagen. Zijn eigen ervaring met de scheepvaart moet hem ook zeker hebben geholpen. En misschien waren er nog schepen en kende hij bemanningsleden die aan de slag hadden deelgenomen – Haarlem ligt immers dichtbij Amsterdam.

Van Wieringen zal ook kennis hebben genomen van een gedrukt verslag over de slag bij Gibraltar. In 1607 nog verscheen namelijk een ooggetuigenverslag in druk van Joris van Spilbergen (1568-1620), die later naam zou maken vanwege zijn wereldreis in dienst van de VOC. Van Spilbergen diende tijdens de slag als administrateur onder Van Heemskerck en beschreef de gebeurtenissen in een pamflet.²⁴ Hij vertelt daarin dat Van Heemskerck van enkele passerende Franse en Engelse schepen had vernomen:

datter vijfthien Spaensche schepen van orloghe [...] waren geseylt naer de strate van Jubaltar [= Gibraltar], waer onder waren elf Galioens'. De Spaanse vloot bleek inderdaad in de baai van Gibraltar te liggen en de kriegsraad besloot 'die Spaensche Armade, zijnde inde Strate ende Baye van Gibraltar [soo wij vernomen hadden] aen te tasten, hoe wel die laghen in haer eyghen haven ende onder t'geschut vande Stadt ende Casteel.

In het aanvalsplan kreeg elk Nederlands schip opdracht om een bepaald vijandelijk schip aan te vallen en een entergevecht aan te gaan. De Nederlandse admiraal viel de Spaanse admiraal aan, de Nederlandse vice-admiraal de Spaanse vice-admiraal, enzovoorts. Op Van Heemskerck met zijn schip de *Aeolus* rustte de zware taak het veel grotere galjoen van de Spaanse bevelhebber aan te vallen, de *Madre de Dios* van Don Juan Alvarez d'Avila. We weten niet of Van Wieringen over een exemplaar van het pamflet beschikte, maar op zijn schilderij zijn groepjes van elkaar bevechtende schepen goed te zien. Het gaf Van Wieringen de mogelijkheid om er tussendoor kijkjes naar de achtergrond te bieden.

De verrassingsaanval van de Staatse vloot mondde uit in een uiterst bloedig gevecht. 'Daer is seer hert ende grouwelyck gevochten', schreef Van Spilbergen, 'daer by vreeselijck ende wonderlijck om [te] sien het gheweldich branden der Spaensche Galioens: Insonderheydt als het vier aent Buscruyt quam. Het scheen dat hem nieuwe Wolcken ende Blixem uytter Zee tot aen-

²⁴ I.S., *Historie ende generale beschrijvinge van die heerlicke victorie, die God verleent heeft den kloucken ende stouten heldt, Here Jacob van Heemskercke, als admiraal in die baye voor die stadt Gibraltar inde strate, anno 1607* (Z.Pl., 1607). Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam, inventarisnummer A.1778(02).

den Hemel verhieven'. De Hollanders brachten twaalf Spaanse schepen tot zinken, brandden ze af tot op de waterlijn of ze werden 'aent strang [strand] ghedreven'. Dit alles is op van Wieringens schilderij goed te zien.

Van Spilbergen schrijft verder 'De Vlagghen vanden Admiraal ende vice-Admiraal ende de andere Gallioens hebben wy becommen met noch wat vande pilagie (buit) ...'. Van Wieringen laat dit goed zien, want in de masten van twee Spaanse schepen zijn Hollandse matrozen geklommen om de vlaggen neer te halen. Het is bekend dat Van Heemskerck een beloning had uitgelooft voor het neerhalen van vijandelijke vlaggen, een teken van vernedering.

Misschien kende Van Wieringen topografische tekeningen van de baai van Gibraltar of gebruikte hij tekeningen van eigen hand. Als zeeman had hij de baai van Gibraltar wellicht bezocht. Er is echter geen tekening van hem bekend met een voorstelling van de baai.²⁵ Vrij kort na de zeeslag verschenen de eerste nieuwsprenten ervan. Een voorbeeld van een nieuwsprent die bekend was, is opgenomen in *Den Nassauschen Lauren-crans* uit 1610 door Jan Jansz. Orlers (1570-1646) en Henrick van Haestens (ca. 1556-ca. 1629), waarin de successen van het Staatse leger onder Maurits staan beschreven.²⁶ Het verhaal van de strijd, zoals opgetekend door Orlers en Van Haestens, beschrijft echter geen episode waarin een Nederlands schip een Spaans schip in de flank raakte waardoor het in brand vloog en explodeerde, zoals te zien is op Van Wieringens schilderij. Het verhaal en het verloop van de gebeurtenissen waren in zijn algemeenheid ongetwijfeld bekend en daarom moet Van Wieringen bewust hiervan voor het proefstuk hebben afgeweken, om een spectaculaire voorstelling te maken die de delegatie zou verrassen en imponeren, zodat hij de opdracht voor het uiteindelijke schilderij zou krijgen.

Ook de bijgevoegde prent van de slag, die wordt toegeschreven aan Bartholomeus Willemsz. Dolendo toont deze scène niet. Op de prent zien we van-

²⁵ George S. Keyes, 'Cornelis Claesz. van Wieringen', *Oud Holland* 93 (1979) 1-46.

²⁶ J.J. Orlers, *Den Nassauschen Lauren-Crans: Beschrijvinghe ende af-beeldinge van alle de victorien ... die Godt Almachtich de ... Staten der Vereenichde Nederlanden verleent heeft, deur het wijs ende clouck beleyt des Hooch-ghebooren Fursts Maurits van Nassau*, J.J. Orlers en H. van Haestens (Leiden, 1610). De tekst van het Gibraltarverhaal luidt *Waerachtigh verhael van den Scheeps-strijdt op de Reede voor Gibraltar. Tusschen de Armade des machtigen Conincx van Hispanien ter eender zijden: ende de Schepen van oorloghen der Edel Hoogh-mogende Heeren Staten der vereenichde Nederlanden ter ander zijden. Gheschiedt op den 25 April 1607*, fol. 206-212. Hoogstwaarschijnlijk kende Van Wieringen de boekhandelaar en burgemeester van Leiden, Jan Jansz. Orlers, omdat in Orlers' inventaris uit 1640 vier werken door Van Wieringen worden vermeld. Zie hiervoor: M.L. Wurfbain, R.E.O. Ekkert, *Geschildert tot Leyden anno 1626* (Leiden, 1976) 17-18. Orlers en Van Haestens waren als auteur en drukker verantwoordelijk voor verschillende boeken die Maurits roemden. Zie hiervoor: Anna E.C. Simoni, 'Henrick van Haestens from Leiden via 'Cologne'', *Quaerendo* 15 (1985) 3, 186.



'De slag bij Gibraltar', prent toegeschreven aan Bartholomeus Willemsz. Dolendo, 1607. Collectie Maritiem Museum Rotterdam, inventarisnummer BWAE 415, 23 x 34 cm.

uit een hoog perspectief de baai van Gibraltar met de Staatse en Spaanse vloot en rechts de stad en het kasteel van Gibraltar. Bij enkele belangrijke schepen staat de naam van de gezagvoerder erbij.²⁷ Op het schilderij van Van Wieringen is de voorstelling niet van boven, maar van opzij geschilderd, de toeschouwer kijkt tegen de schepen aan.

Vroege zeeschilders kampten met het probleem dat er geen of nog maar weinig geschilderde voorbeelden bekend waren, laat staan conventies. Er waren alleen de series tapijten van de Armada en die van de strijd in de Zeeuwse wateren, allebei naar ontwerpen van Vroom, en enkele prenten.²⁸ Een voorbeeld van een prent van een eerdere zeeslag is die van de slag bij Lepanto, de eerste grote zeeslag van betekenis in de westerse wereld die werkelijk plaatsvond en wel in 1571. Tijdens deze zeeslag vochten de verenigde christelijke vloeten van Paus Pius V, Spanje, Venetië, Genua en Malta tegen een in omvang grotere Ottomaanse vloot. Doel was de beheersing van het oostelijke deel van het Middellandse Zeegebied. De slag werd verschillende keren uitgebeeld in prent- en schilderkunst, meestal anoniem.²⁹

²⁷ Orlers 1610, fol. 206-207.

²⁸ Remmelt Daalder, 'Naval battles to order. Dutch history in marine paintings', in: Jenny Gaschke (ed.), *Turmoil and tranquility. The sea through the eyes of Dutch and Flemish masters, 1550-1700* (Greenwich, 2008) 11-23.

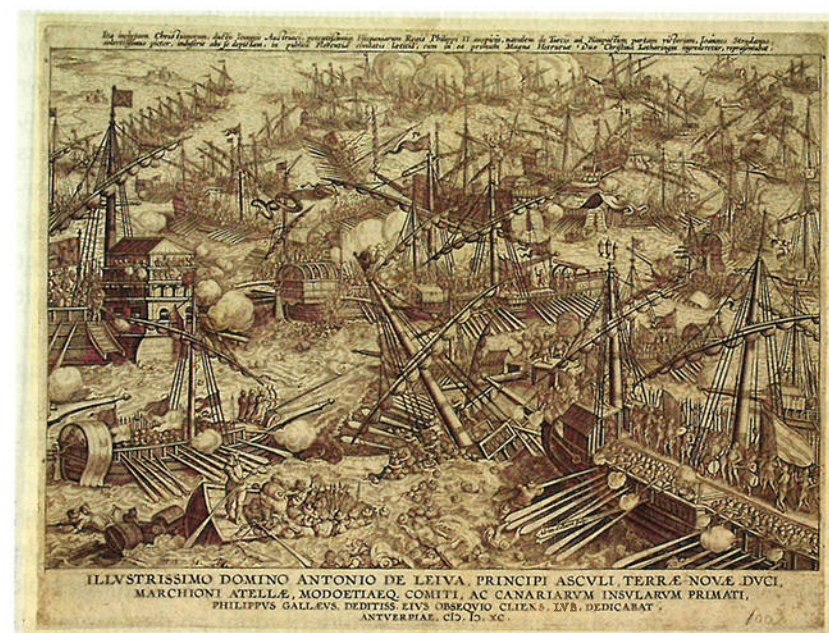
²⁹ Een anoniem schilderij van de slag bij Lepanto bevindt zich in de collectie van het National Maritime Museum in Greenwich (inv.nr. BHC0261).



'Paus Pius V en de slag bij Lepanto', anonieme prent, 1571.

Collectie Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam, inventarisnummer S.0938 [nr 0002], 52 x 38 cm.

Paus Pius V is onder de zeeslag afgebeeld. Nemen we alleen het deel met de zeeslag in ogenschouw, dan blijkt dat de horizon gelijk ligt met de bovenrand van de prent. Hierdoor is het beeldvlak groot genoeg om de veelheid aan schepen af te kunnen beelden. Zichtbaar zijn de vele galeien met hun roeiriemen die kriskras door elkaar steken. De massaliteit van de zeeslag wordt hiermee goed gedemonstreerd. Er is weinig orde, iets dat overeenkomst met de informatie die wij over de zeeslag hebben. Zeeslagen werden in die tijd nog niet volgens een bepaalde strategie uitgevochten. Er was alleen de afspraak dat de admiraal van de ene vloot de admiraal van de tegenpartij bevocht. De schepen zijn stereotypen en niet individueel herkenbaar. Hooguit door de vlaggen zijn de strijdende partijen te herkennen.



'De slag bij Lepanto', prent door Adriaen Collaert naar Johannes Stradanus, 1590.

Collectie Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam, inventarisnummer A.0145(027)410], 24 x 32 cm.

Hetzelfde is te zien op de prent van de slag bij Lepanto door Adriaen Collaert naar Johannes Stradanus. Een zeeslag brengt enorme chaos met zich mee. Masten, ra's en roeiriemen zijn over het gehele beeldvlak verspreid. Rechtsonder steekt een galei half het beeldvlak in, centraal is een half zinkend schip afgebeeld en overal drijven manschappen in het water die het vege lijf proberen te redden. Deze elementen die de ogen van de toeschouwer het beeldvlak inleiden of die diepte in de voorstelling aanbrengen zien we terug in meer prenten en schilderijen van zeeslagen.

Beide prenten drukken uit dat het er flink aan toeging tijdens deze zeeslag, dat het een chaos was en dat schepen en mensenlevens maar weinig voorstelden.

Wensen van de opdrachtgever

Het schilderij van de slag bij Gibraltar was bedoeld als geschenk voor prins Maurits en moest derhalve voldoen aan de wensen van het Amsterdamse Admiraliteitscollege. Deze heren hadden ongetwijfeld een bepaalde bedoe-

ling met het schilderij. Het moest groot zijn omdat het bestemd was voor de privévertrekken van Maurits. Het zou daar dan de functie van propaganda voor zowel Maurits als bevelhebber over de vloot als de Amsterdamse Admiraliteit hebben, omdat het alleen door gasten kon worden gezien, voornamelijk hoogwaardigheidsbekleders, zoals staatslieden, bestuurders en militairen. Het overzicht van de zeeslag en de vele details moesten ervoor zorgen dat personen met een geoefend oog het schilderij met de bijzondere gebeurtenis goed zouden kunnen 'lezen'. En natuurlijk moest het schilderij op een positieve manier aandacht vragen voor de Admiraliteit van Amsterdam.³⁰

Van Wieringen was dus hoogstwaarschijnlijk niet vrij in de uitbeelding van de zeeslag. Er is hierover niets bekend, maar toch kan er wel iets worden gezegd over een eventuele invloed van de opdrachtgever op het resultaat.

In 1607 was prins Maurits stadhouder en legeraanvoerder van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden. Hij stond ook aan het hoofd van de vloot. Als stadhouder ging hij mee met het leger, maar als vlootvoogd trok hij niet met de vloot mee naar zee. Het schilderij toont op de voorgrond, links van het midden, een klein paviljoenjacht dat op de bovenspiegel het wapen van prins Maurits en daaronder dat van Amsterdam en de Admiraliteit voert. Mogelijk is het een dankbetuiging en eerbetoon van Van Wieringen vanwege de verkregen opdracht. Het is dan wel een 'fout' eerbetoon, omdat het wapen dat is afgebeeld nog niet door Maurits werd gevoerd in 1607, maar pas in 1618.³¹ Het kan dus zijn dat de admiraliteit wilde dat Maurits als vlootvoogd zelf als het ware deelnemer aan de zeeslag werd; in ieder geval alsof hij er zelf bij aanwezig was. Van Wieringen bracht dit goed in beeld. Helemaal zeker weten we niet of dit de opdrachtgever dit detail waardeerde of dat deze het juist verlangde.³²

Behalve het kleine jacht is aan de rechterkant ook een pink met de vlag van de Staten-Generaal afgebeeld, een gele vlag met een rode leeuw. Ook dat lijkt een toevoeging te zijn die door de opdrachtgevers verlangd werd. Deze pink was evenmin aanwezig bij de slag en is ook een verwijzing naar het oppergezag over de vloot.

Een derde opmerkelijk detail is het grote Zeeuwse schip dat zo prominent op de voorgrond in beeld is gebracht. Het is de *Roode Leeuw*, het grote

schip van kapitein Alteras, dat de Spaanse vice-admiraal voorbij was gevaaren en het dus gemist had. Kapitein Adriaen Roest merkte dit op en klampte daarom samen met de schepen van Symon Jansen en Cornelis Madder de Spaanse vice-admiraal *Nostra Senora de la Vega* aan. Gedrieën vielen ze het Spaanse schip zo hevig aan dat het na een half uur in brand stond.

De foutieve manoeuvre van Alteras en het gevolg hiervan is in de bronnen beschreven, maar het is niet bekend waarom Van Wieringen deze scène zo nadrukkelijk heeft geschilderd. Misschien was het een eerbetoon aan de Zeeuwse Admiraliteit, afgezien van die verkeerde manoeuvre, maar aannemelijker is dat dit een wens van de Admiraliteit was om te benadrukken dat juist de Amsterdamse schepen zich hier zo heldhaftig hadden gedragen. De schepen van Roest, Madder en Jansen kwamen alle uit Amsterdam. Onder de vijf admiraliteitscolleges in de Republiek die in 1597 waren opgericht, heerste in de beginjaren misschien enige onderlinge concurrentie. Opmerkelijk is wel dat Van Wieringen op de galerij van juist het Zeeuwse schip zijn signatuur plaatste.

Opvallend ook is dat in de voorstelling een belangrijke scène naar de achtergrond is verplaatst. Zo is het treffen tussen de twee admiraalsschepen geen prominent detail, maar bevinden deze schepen zich in de achtergrond. Mogelijk deed Van Wieringen dit om de klinkende overwinning te benadrukken en niet het sneuvelen van de vlootvoogd, het enige Hollandse dieptepunt van de operatie. Van Wieringen beeldde groepjes met schepen af en liet daarmee zien dat hij kennis had van de tactiek van die dagen. Andere opmerkelijke details zijn de afgebeelde molen en de langs het strand paraderende soldaten en ruiters.³³ De stroom militairen wordt in de verslagen genoemd. Omdat de Spaanse vloot verslagen was, dachten velen dat de Hollanders daarna de stad zouden innemen. Dat was geenszins hun intentie, maar de Spaanse troepen verlieten desondanks de stad.

Past Van Wieringens zeeslag in een traditie?

Omdat Van Wieringen vooral een concurrent van Vroom was, is een vergelijking met een van diens geschilderde zeeslagen hier op zijn plaats.

30 Zie ook: George Keyes, 'Dutch marine art as propaganda', *The European Art Fair handboek* ('s-Hertogenbosch 1991) 26-33.

31 Voorbeeld Cannenburg 1928, 56.

32 Met dank aan Peter Sigmond waarmee ik over deze hypothese van gedachten wisselde.

33 Er stond langs de baai een molen, want ook op topografische tekeningen zien we dit bouwwerk terug.



*'De slag bij Sluis', schilderij toegeschreven aan Hendrick Cornelisz. Vroom, 1603.
Collectie Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam, inventarisnummer 1990.0746, 132,5 x 240 cm.*

Een zeeslag die kort voor die bij Gibraltar plaatsvond, was de slag bij Sluis in 1603. Tijdens deze zeeslag voor de Zeeuwse kust vocht een Zeeuwse vloot tegen een Spaanse vloot. Het was een van de laatste zeeslagen waarin galeien werden ingezet.

Het Scheepvaartmuseum is in het bezit van een schilderij waarop deze zeeslag te zien is.³⁴ Het schilderij laat verschillende scènes in één beeld zien. Van Mander schreef over Vrooms schilderijen: '... Vroom is te desen deele een uytnemende Meester, oock niet alleen de Schepen, goet maecksel, touwen en takeling, wint-streken, seylagien, en anders des aengaende wel verstaende ...'. Wind kan niet worden geschilderd, maar Vroom wist hoe hij de aanwezigheid ervan moest aangeven door de verenigde beweging van wolken, zeilen, vlaggen en golven. Hij was de eerste die zich hier serieus mee bezighield. Vóór hem bekommerde men zich er niet om.

34 Het Scheepvaartmuseum schrijft het schilderij toe aan Vroom, maar bij aankoop in 1990 stond het te boek als een werk van Aert Anthonisz. Het draagt echter geen enkel monogram of signatuur. Na onderzoek door met name Ronald Prud'homme van Reine kon niet anders worden geconcludeerd dan dat het wel door Vroom geschilderd moest zijn. Vreemd genoeg richtte het onderzoek zich toen niet op Zeeuwse archieven en bronnen, maar helaas blijkt er in het Zeeuws Archief te Middelburg geen enkel document te bestaan dat wijst op een opdracht aan Vroom. In het Zeeuws Archief in Middelburg wordt wel een archiefdocument uit 1604 bewaard van een betaling van tien Vlaamse ponden (ongeveer zestig gulden) aan Hans Rem voor het vervaardigen van een prent van de slag bij Sluis. Hiervan bevindt zich een exemplaar in de collectie van Het Scheepvaartmuseum. (inv.nr. A.1280 (06)).

Wat Vroom nog wel deed, was het schilderij een hoge horizon geven waardoor van boven op de voorstelling wordt neergekeken. In het begin van de zeventiende eeuw was dat nog gebruikelijk. Ook de kriskras door elkaar liggende schepen herinneren aan de voorstellingen van de slag bij Lepanto.

Geschilderde zeeslagen in de eerste decennia van de zeventiende eeuw zijn per definitie indrukwekkende composities die prestige, moed en overwinning uitdrukken. Deze schilderijen hingen vaak in (semi-)openbare ruimtes en waren daardoor met name geschikt voor propagandadoeleinden.

Van Wieringen schilderde vijftien jaar na dato de slag bij Gibraltar. Het vele jaren later verbeelden van een historische gebeurtenis gebeurde in die tijd vaker. Dat kwam omdat er vaak pas veel later een reden voor was. Ook zeeschilders hadden die ervaring. Verstand van schepen en scheepvaart hadden zij wel, want de meesten hadden zelf gevaren en kenden het scheepvaartbedrijf vanuit de praktijk. Wat beeldmateriaal betreft, konden ze afgaan op nieuwsprenten, die vaak al kort na de zeeslag in grote aantallen verschenen. Ook verslagen en beschrijvingen van de gebeurtenissen konden helpen bij het bepalen van de compositie. In een enkel geval konden nog bestaande schepen een bron van inspiratie zijn. Of anders misschien zeelieden of ooggetuigen die het gevecht meegemaakt hadden. Al die elementen smeedde de zeeschilder in zijn atelier tot één geheel dat ook nog eens moest voldoen aan de wensen en eisen van de opdrachtgever, want deze bepaalde de uitstraling die het zeestuk moest hebben. Wat dat betreft, voldeden Van Wieringen en zijn zeeslag helemaal aan de toen heersende normen.

Maar met zijn schilderij van de slag bij Gibraltar zette Van Wieringen ook een nieuwe trend in. Hij verlaagde de horizon aanzienlijk, zelfs onder het midden van het doek. Van Wieringen was de eerste die de horizon in het beeldvlak van boven naar beneden bracht en als kunstenaar zo een laag standpunt innam. Het Nederlandse landschap dat van zichzelf laag ligt, heeft dat nu eenmaal in zich. Mogelijk werd dat idee bij Van Wieringen nog versterkt omdat hij een carrière op zee had gehad en op schepen vanaf zeenniveau tegen het landschap had aangekeken.

Hoe dan ook, in het schilderij behield hij ondanks de lage horizon voldoende ruimte om de verschillende gebeurtenissen nauwkeurig en met gevoel voor detail af te beelden. De toeschouwer kijkt nu van voren tegen de voorstelling aan in plaats van er van bovenaf. Het vogelvluchtperspectief is verdwenen waardoor de toeschouwer meer deel uitmaakt van de voorstelling. De geofende kijker zal zich daardoor meer deelgenoot hebben gevoeld. En Maurits' gasten in diens verblijven waren dat ongetwijfeld.

Het jacht met het wapen van Maurits leidde hen het beeldvlak in. De boegspriet van dit scheepje wijst in de richting van de twee admiraalsschepen in de achtergrond, maar tegelijk ook naar rechts, waar het grote Zeeuwse schip een foutieve manoeuvre maakt. En daarmee duidt het ook op Van Wieringen eigen signatuur als een teken van persoonlijke promotie.

Ten slotte

De vraag die aan het begin van dit artikel werd gesteld of de Amsterdamse Admiraliteit uiteindelijk tevreden was over het resultaat, kan bevestigend worden beantwoord. De voorstelling was duidelijk herkenbaar en er werden voor alle partijen belangrijke elementen in verwerkt. Voor de Admiraliteit was dat het benadrukken van de eigen heldendaden. Bovendien was het schilderij dat de Amsterdamse Admiraliteit aan Maurits aanbood veel groter dan dat van het Noorderkwartier.³⁵ Door het jacht met het wapen van de afwezige vlootvoogd Maurits af te beelden, werd benadrukt dat hij er als het ware toch zelf bij was. Van Wieringen bereikte er een persoonlijke promotie mee, die hem geen windeieren zou leggen. Naar de rol van opdrachtgevers voor zeestukken is nog geen diepgaand onderzoek verricht.³⁶ De opdracht voor het schilderij van de slag bij Gibraltar laat echter zien dat Van Wieringen niet alleen zijn kennis en kunde, maar ook zijn netwerk en contacten in de strijd moest gooien om deze opdracht binnen te halen.

Over de auteur

Ron Brand (1960) studeerde bibliotheekwetenschappen in Den Haag en kunstgeschiedenis in Leiden. Hij werkt sinds 1983 in verschillende functies in het Maritiem Museum Rotterdam, tegenwoordig als conservator/registrator. Hij publiceert met enige regelmaat over maritiem-historische en kunsthistorische onderwerpen. Tussen 2003 en 2012 was hij redactielid van het *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* en samensteller van de rubriek 'Nieuwe boeken en artikelen'. Hij bereidt een proefschrift voor over de Haarlemse zeeschilder Cornelis Claesz. van Wieringen (ca. 1575-1633).

³⁵ Het oppervlak was bijna 60 % groter.

³⁶ Remmelt Daalder, 'Zeegeschiedenis op schilderijen, marines als historische bron', in: Giltaij/Kelch 1996, 39.

Naar de Noorse fjorden!

Nederlandse cruisereizen naar Noorwegen en de reisbeleving van haar passagiers in het Interbellum

Iris van der Zande

Abstract

This article aims to provide a new perspective on the history of Dutch cruise shipping focusing on the passengers on board instead of the technical improvements of the ships. Maritime historians have been less concerned with the maritime aspects of tourism. Especially early cruise shipping at the start of the twentieth century has had little attention. In the 1920s and 1930s tourism in general increased. In this period Dutch shipping companies set up less expensive cruise tours to attract new tourists: the lower middle class and the youth. Norway became a popular destination. In contrast to other articles on the Dutch cruise this article uses travelogues, scrapbooks, travel guides and leaflets issued by shipping companies as main sources. By comparing these sources, it can be concluded that the ship played a major role in the perception of the tourist. The touristic perception on board and ashore was also influenced by media like film and photography.

Inleiding

In zijn recente artikel uitte historicus John Walton zijn verwondering dat er zo weinig wetenschappelijke artikelen zijn geschreven waarin het verband tussen de geschiedenis van het toerisme en de maritieme geschiedenis duidelijk naar voren komt. De zee als transportmedium, bestemming en basis voor plezierreizen, is volgens Walton immers één van de oorzaken voor de explosieve groei van het toerisme sinds de achttiende eeuw. Dit toerisme leidde onder andere tot economische en stedelijke groei aan wal en had grote invloed op het milieu en de natuurlijke omgeving.¹

¹ John K. Walton, 'Tourism and maritime history', *The international journal of maritime history* 26, 1, (2014) 110.