

ROB KATTENBURG AMSTERDAM





De mislukte poging van Frederico Spinola om de blokkade
van Nederlandse schepen bij Sluis te
doorbreken op 26 mei 1603

Een schilderij toegeschreven aan Aert Anthonisz. genaamd van Antum



ROB KATTENBURG

AMSTERDAM 1991



DE MISLUKTE POGING VAN FREDERICO SPINOLA
OM DE BLOKKADE VAN NEDERLANDSE SCHEPEN
BIJ SLUIS TE DOORBREKEN OP 26 MEI 1603

Doek, 138,2 x 244,7 cm

Herkomst:

Markgrafen von Baden-Durlach, Karlsburg;

in 1688 overgebracht naar het Markgräfler Hof, Basel

(Inventaris 1688 nr. 363; "Eine grosse Seeschlacht von vielen Galeeren"; inventaris 1773 nr. 261; "Ein grosses altes Stück auch eine Seeschlacht praesentierend");

Markgraf Karl-Friedrich von Baden-Durlach (1738-1811) via vererving;

Veiling ter plekke 11-16 juli 1828;

Peter Vischer-Sarasin (1751-1823), Schloß Wildenstein (Catalogus van diens schilderijenverzameling nr. 945)

Veiling collectie Schloß Wildenstein Christie's Londen, 6 juli 1990

In de strijd tegen de Spanjaarden speelde de mond van de rivier de Schelde in het begin van de 17de eeuw een grote rol vanwege het belang van de bereikbaarheid van een aantal belangrijke havens op de Vlaamse en Zeeuwse kust. Een aantal van deze havensplaatsen waren in handen van de Spanjaarden, die hiervanuit grote schade aanrichtten aan de Nederlandse handel. Om deze schade te beperken waren blokkades van Nederlandse schepen voor de betreffende steden gelegd. Om de Spaanse galeien, waar men zeer bevreesd voor was, beter het hoofd te kunnen bieden hadden de Staten Generaal bevel gegeven tot het bouwen van een aantal van deze schepen naar Spaans model.

In 1603 besloot de admiraal aan Spaanse zijde Frederico Spinola, telg uit een Genuëes geslacht, de voor de kust van Sluis aanwezige blokkade van enkele Nederlandse schepen te doorbreken met zijn sterke vloot galeien en fregatten. Spinola werd enerzijds gedreven door de wens roem te behalen door een klinkende overwinning op de opstandige rebellen en anderzijds door de hoop om door middel van de kaapvaart zichzelf te verrijken. De Admiraliteit van Middelburg en de Gecommitteerde Raden van de Zeeuwse Admiraliteit zagen de bui hangen en verzochten de Staten Generaal tot drie maal toe om versterking met een aantal Amsterdamse en Rotterdamse schepen en de drie Hollandse galeien, daar 'den generael Spinola wederom met acht galeien en twee fregaten gereet is liggende, om ter ierster bequaemheyt wyt Sluys te comen ende tenich exploict te doen...'. Rotterdam en Amsterdam lieten zich verontschuldigen om schepen te zenden, maar de inmiddels reeds befaamde 'Zwarte Galei' van Dordrecht was wel aanwezig, evenals de Zeeuwse galei 'De Flesse', toen Spinola op 26 mei 1603 nog voor het aanbreken van de dageraal met een gunstige oostenwind koers zette naar het noorden. De Spaanse schepen waren zeer sterk bemand, niet alleen met matrozen, maar tevens met 2500 musketiers. Toen de Nederlandse vloot, die uit slechts drie oorlogsschepen en twee galeien bestond, dit bemerkte, lichtte zij de ankers en voer een eendje oostwaarts. De beide vloeten kwamen rond vijf uur 's morgens tegenover elkaar. De Spanjaarden verdeelden hun galeien in twee groepen van vier en kwamen met luid geroep en trompetgeschal op de Nederlandse schepen aanvaren. Twee galeien, waaronder die van Frederico Spinola, die volgens eigentijdse bronnen zijn vlag niet aan de mast, maar op het achterschip voerde, vielen 'De Gouden Leeuw' van de Zeeuwse Vice-Admiraal Joos de Moor aan. De Moor en zijn mannen verweerden zich zo dapper en bestookten de beide galeien zwaar met hun geschut, waarbij Spinola al in een vroeg stadium sneuvelde en de schepen grote schade opliepen. Vier overige Spaanse galeien namen het op tegen 'De Seyl-Hondt', het oorlogsschip van Logier Pietersz. Een van de galeien bleef met de pen van de voorsteven in het Nederlandse schip steken, waarop Logier Pietersz. dadelijk het vuur opende en ondanks de belemmering hele rijen roeiers wegvaagde, zodanig 'dattet schein of



Noordnederlandse School. Jan de Moor, vice-admiraal der Zeeuwse Admiraliteit vanaf 1588. Ca 1600. Rijksmuseum, Amsterdam



Atelier J.A. van Ravesteyn. Portret van Willem de Zarte van Laebe, Heer van Haultain, luitenant-admiraal der Zeeuwse Admiraliteit van 1601-1627. Rijksmuseum, Amsterdam

daer een wagen van voren tot achteren door ghereden hadde'. De overige twee galeien van de Spanjaarden vielen de 'Zwarte Galei' aan, die werd gecommandeerd door Jacob Michielsz. Wip. Eén hiervan kwam met zo'n snelheid aanvaren, dat ook deze met de pen in de 'Zwarte Galei' vast bleef zitten. Na deze entering ontstond een hevig gevecht. De Spanjaarden hadden het rode vaandel al veroverd, maar de mannen van Jacob Michielsz. weerden zich zo dapper, dat zij de vijand uiteindelijk niet alleen terugdreven, maar ze achtervolgden over de ijzeren pen heen, waarbij deze brak en de galeien van elkaar los raakten.

De beide Spaanse galeien die het schip van Logier Pietersz. hadden aangevallen richtten nu hun aandacht op de Zeeuwse galei, die zij enterden en probeerden weg te slepen. De Zeeuwen wisten echter een touw aan het schip van Logier vast te krijgen en konden zo los komen. De overige twee Spaanse schepen die bij de aanval op Logier waren betrokken kwamen nu de twee andere galeien te hulp in hun poging om de 'Zwarte Galei' te veroveren, maar de aanval was niet bijzonder goed georganiseerd. Waarschijnlijk hadden de Spanjaarden een dergelijke felle tegenstand niet verwacht en het sneuvelen van de vlootvoogd Frederico Spinola zal alleen maar aan de verwarring hebben bijgedragen. Bovendien richtte het schip 'De Oude Hondt' van Crijn Hendrickx, dat weliswaar door windstilte belet werd om daadwerkelijk aan het gevecht deel te nemen, met zijn geschut zoveel schade aan onder de galeien die de schepen van Joos de Moor en Jacob Michielsz. aanvielen, dat deze zich terug moesten trekken.

De strijd had anderhalf uur geduurd toen de Spanjaarden tot de conclusie kwamen dat zij met 800 doden en zeer veel gewonden geen overwinning meer konden behalen. Bovendien vreesden zij dat de Nederlanders versterking zouden krijgen. Deze angst was bepaald niet ongegrond, want zodra de Zeeuwse Luitenant-Admiraal Willem van Haultain in Vlissingen het gebulder van het geschut gehoord had, kwam hij zijn landgenoten met vier oorlogsschepen en een fregat te hulp. Toen hij echter op de plaats van het treffen aankwam waren de Spanjaarden al in de grootste wanorde gevlucht.

Aan Nederlandse kant vielen 36 doden, waaronder de bevelhebber van de 'Zwarte Galei' Jacob Michielsz. Wip en zijn luitenant. Onder de circa 60 gewonden bevonden zich Vice-Admiraal Joos de Moor, die er slecht aan toe was, en kapitein Logier Pietersz. Beide genazen uiteindelijk echter van hun verwondingen.

Ter nagedachtenis aan deze overwinning werden zilveren en koperen penningen geslagen met aan de ene zijde een afbeelding van twee schepen en twee galeien en het opschrift *Cedant triremes*

navibus 1603 en aan de keerzijde een afbeelding van de Spaanse schepen met de inscriptie *Victae perempto Spinola*.

Dit was de laatste belangrijke zeeslag waarin de Nederlandse galeien ingezet werden. Het oorlogsschip was dankzij het zwaardere geschut ook bij windstilte gebliken sterker te zijn dan de galei en voortaan legde men zich toe op het bouwen en verbeteren van dit type, dat uit zoun groeien tot een geducht wapen in de geschiedenis van de Nederlandse handel en strijd op zee.

Het schilderij toont midden op de voorgrond de 'Zwarte Galei' van Dordrecht met aan de mast de vlag van Prins Maurits en op de achtersteven de vlag van Jacob Michielsz. Wip. De galei wordt aangevallen door drie Spaanse galeien, waaronder die van de vice-admiraal, te herkennen aan het Spaanse koninklijke wapen op het tentdoek. Op de achtersteven van de Dordtse galei wordt het rode vaandel neergehaald door een Spanjaard, terwijl de Spanjaarden vanuit het kraaienest van de Hollandse galei hevig bestookt worden met bommen.

Links op de achtergrond is het schip te zien van Vice-Admiraal Joes de Moor met de Zeeuwse vlag in top. Dit schip wordt aangevallen door twee galeien, waaronder die van Frederico Spinola, te herkennen aan de Spaanse koninklijke vlag aan de mast. Historisch is dit dus niet helemaal juist, omdat Spinola volgens de overlevering zijn vlag liet wapperen van de achtersteven, tenzij hier het schip van de Spaanse vice-admiraal bedoeld is, die na de dood van Spinola deze vlag aan zijn mast hees. De Spaanse vice-admiraal was echter niet betrokken bij een aanval op het schip van Joes de Moor, maar wel bij de pogingen om de 'Zwarte Galei' te overmeesteren. De bevelhebber is afgebeeld terwijl hij het commando voert vanaf de achtersteven.

Geheel rechts is de 'Seyl-Honds' van kapitein Logier Pietersz. afgebeeld, eveneens met de Zeeuwse vlag. Het schip wordt aangevallen door twee Spaanse galeien. Rechts daarvan de Zeeuwse galei 'De Flesse', te herkennen aan de rode vlag met het wapen van Vlissingen, die het vuur richt op de Spaanse galeien die Jacob Michielsz. aanvallen.

Geheel op de achtergrond het schip van Crijn Hendrickz., dat door windstilte niet aan het gevecht kon deelnemen.

Op de achtergrond de Zeeuwse/Vlaamse kust met de steden Breskens, Schoondijk, Oostburg, Cadzand, Sluis, Knokke, Heist en Damme. De halve maan van galeien voor de kust stellen de Spaanse schepen voor op het moment dat zij zich in twee groepen van vier verdeelden.

Het schilderij vertoont enige overeenkomsten met een prent die door de Amsterdamse schilder, graveur en kunsthandelaar van Antwerpse afkomst Johannes of Hans Rem is gemaakt.

Johannes (Hans) Rem. De acht galeien van Spinola in de slag bij Sluis op 26 mei 1603. Graveur in twee platen met het adres van Willem Jansz. (Blauw), Amsterdam en beschrijvende tekst in het Nederlands en Frans. Nederlands Historisch Scheepvaartmuseum, Amsterdam.

A Vice-Admiraal Joes de Moor

B Kapitein Logier Pietersz.

C De Zwarte of Hollandse galei

D De galei van Vlissingen

E Schipper Crijn Hendrickz.

F De schepen van Willem van Hamtun, die te hulp kwamen vanuit Vlissingen

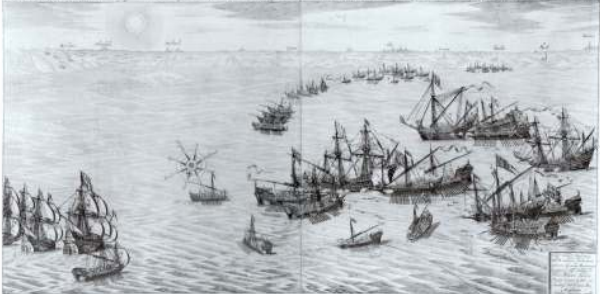
1 De Spaanse schepen voor Knokke

2 De volgorde van de Spaanse schepen toen zij de Nederlandse in het gezicht kregen

3 De Spaanse galeien in twee groepen van vier verdeeld voor de aanval

4 Spinola en de overige Spaanse galeien

THE "SUNSHINE" GLORIA: This ship was built in 1880, and was the first of the "Sunshine" class of ships built in the United States. It was built in the shipyard of the United States Navy at the Washington Navy Yard, and was the first of the "Sunshine" class of ships built in the United States.



The "Sunshine" class of ships was built in the United States Navy Yard at Washington, D.C. The first of the "Sunshine" class was the "Sunshine" itself, which was built in 1880. The "Sunshine" class of ships was built in the United States Navy Yard at Washington, D.C. The first of the "Sunshine" class was the "Sunshine" itself, which was built in 1880.

THE "SUNSHINE" GLORIA
 This ship was built in 1880, and was the first of the "Sunshine" class of ships built in the United States. It was built in the shipyard of the United States Navy at the Washington Navy Yard, and was the first of the "Sunshine" class of ships built in the United States.

THE "SUNSHINE" GLORIA
 This ship was built in 1880, and was the first of the "Sunshine" class of ships built in the United States. It was built in the shipyard of the United States Navy at the Washington Navy Yard, and was the first of the "Sunshine" class of ships built in the United States.

THE "SUNSHINE" GLORIA
 This ship was built in 1880, and was the first of the "Sunshine" class of ships built in the United States. It was built in the shipyard of the United States Navy at the Washington Navy Yard, and was the first of the "Sunshine" class of ships built in the United States.

Voor deze prent werd hem op 28 juni 1603, dus net een maand na de gebeurtenis, octrooi verleend. Op het schilderij is echter de rol van de 'Zwarte Galei' duidelijk benadrukt en zien wij de Zeeuwse galei, die toch op de prent een prominente plaats heeft, niet of nauwelijks.

Het ligt voor de hand om aan te nemen dat het schilderij een opdrachtstuk is geweest van een persoon of een lichaam dat nauw betrokken was bij de Dordtse galei, mogelijk de Staten van Holland, die het schip hadden laten bouwen.

Het identificeren van de schilder is een minder eenvoudige zaak. Het schilderij, dat sinds de 17de eeuw tot 1808 in het bezit geweest is van de familie Von Baden-Durlach, heeft in de catalogi van zijn vorige eigenaren nooit een naam meegekregen van de maker. Het is geschilderd in de trant van de grote pionier van de marineschilderkunst Hendrick Cornelisz. Vroom en vertoont nog het meeste gelijkenis met het werk van Aert Anthonisz., ook wel genoemd van Antum. Deze schilder werd in 1580 in Antwerpen geboren en kwam al op 11-jarige leeftijd naar Amsterdam. In 1604 legde hij hier de burgereed af en stond toen al bekend als schilder. Hij stierf in 1620 en werd begraven in de Zuiderkerk. Hoewel wij met zekerheid weten dat Anthonisz. een marinespecialist was, is het vergelijkingsmateriaal helaas niet bepaald overvloedig, want er zijn maar drie schilderijen met zekerheid toe te schrijven aan deze meester, waarvan één een getrouwe copie is naar een schilderij van Vroom. Bovendien zijn deze allemaal van een veel kleiner formaat.

Als wij de overeenkomsten met de prent van Hans Rem uit 1603 in overweging nemen zou het ook nog mogelijk kunnen zijn dat wij hier met een werk te maken hebben van een meester die ons tot nu toe alleen bekend is via een luttel aantal prenten. De prent is spiegelbeeldig aan het schilderij. De schilder heeft mogelijk of een voorstudie voor de prent gebruikt, of de plaat zelf. Hans Rem, die in 1566 in Antwerpen geboren werd en in 1594 burger van Amsterdam was, stond bij het gilde ingeschreven als schilder. Hij heeft zelfs een aantal leerlingen gehad, onder wie Gerrit Joris op Gelder, waarvan slechts één schilderij bekend is, en hoogstwaarschijnlijk Pieter Sybrantsz van der Vroeden. Ook van deze schilder is weinig werk bekend, zodat vergelijken moeilijk wordt. Rem trad meerdere malen op als expert om malafide kunsthandelaars te ontmaskeren, maar veel meer komt er uit de archieven over hem niet tevoorschijn, behalve dat hij in 1620 zijn testament maakte en waarschijnlijk spoedig daarna gestorven is.

Totdat er meer vergelijkingsmateriaal voorhanden is kan er echter niets met zekerheid gezegd worden en is de toeschrijving aan Aert Anthonisz. de meest voor de hand liggende.

DE ZWARTE GALEI VAN DORDRECHT

Hoewel in Nederland nooit veel gebruik is gemaakt van het galeischip, heeft de 'Zwarte Galei van Dordrecht', ook wel de 'nieuwe' of de 'grote' genoemd, zijn plaats in de historie veroverd door een aantal klinkende overwinningen op de Spanjaarden.

De Hollanders hadden het gebruik van de galei afgekeken van de Spanjaarden. De geschiedenis van dit scheepstype is zeer oud; het ontstond in het gebied van de Egeïsche Zee rond 800 v.C. Kenmerkend voor de galei is dat deze wordt voortbewogen door roeiers; de zeilen deden slechts dienst als hulpmiddel. Deze schepen, die meestal tussen 27 en 46 meter lang waren, werden aanvankelijk voornamelijk op snelheid gebouwd. De Romeinen echter, die dit scheepstype van de Grieken overnamen, legden in de eerste plaats de nadruk op de weerbaarheid en brachten extra sterke en scherpe rammen aan op de voorsteven. Zij voerden de galei ook in het Oostromeinse Keizerrijk in en vele eeuwen lang was dit het wapen bij uitstek om Byzantium tegen de opdringende Arabieren te verdedigen. Tegen het eind van de zesde eeuw werd in het Middellandse Zeegebied het driehoekige latijnse zeil ingevoerd, een tuig dat kenmerkend zou blijven voor de galeien tot hun verdwijning in de 18de eeuw. In de middeleeuwen was het voornamelijk Venetië dat gebruik maakte van deze schepen. In het uiterlijk kwam niet veel verandering meer. De galeien werden voortbewogen door roeiers; vijf roeiers per riem bleek het meest efficiënt. In het algemeen waren de roeiers gevangenen of gestraften, maar er kwamen toch ook wel vrije roeiers voor. Galeislaven zaten



De Zwarte Galei van Dordrecht tijdens het gevecht met de Spaanse galeonen van Frederico Spinola op 26 mei 1632. Afgebeeld is het moment waarop de Spaanseerden het schip hebben gezeurd en het ruie wandel naar beneden halen.

dag en nacht vastgeketend aan de banken, ook tijdens gevechten. Hun omstandigheden waren erbarmelijk en de sterfte onder hen was dan ook bijzonder groot.

Verreweg de grootste ontwikkeling van de galei heeft plaatsgevonden in het Middellandse Zeegebied, hoewel dit scheepstype ook in andere landen in gebruik was, zij het in bescheiden mate, o.m. in Engeland, Rusland, Zweden, Vlaanderen en Nederland.

Nederland beschikte rond 1600 over een kleine vloot galeien, meestal copieën van de schepen uit het Middellandse Zeegebied, maar er kwamen in dezelfde tijd ook volledig afwijkende typen voor. De benaming galei is in Nederland in de loop der tijd voor uiteenlopende typen roeischoepen gebruikt. De galei, die als voordeel had dat hij ook bij windstilte te gebruiken was, heeft in Nederland tot aan het Twaalfjarig Bestand een significante rol in de zeemacht gespeeld.

De Hollanders hadden in de strijd met de Spanjaarden veel gebruik gemaakt van kleine galeien. De echte grote galei deed er pas zijn intrede in 1598. Toen besloten de Staten van Holland om ter bewaking van de rivieren tussen Holland en Zeeland een galei te laten bouwen naar Spaans model, met twaalf riemen aan beide zijden, elk bemand door drie man. Dit was de zogenaamde 'Rode Galei van Zeeland', die tot 1603 schepen die binnendoor tussen Holland en Zeeland voeren escorteerde.

Het stationeren van zes en later acht grote Spaanse galeien te Sluis onder bevel van Frederico Spinola in 1599 was aanleiding voor de Staten van Holland om nog drie grote galeien te laten bouwen naar Spaans model, zodat de vijand met zijn eigen wapenen zou kunnen worden bestreden. Dit was van het uiterste belang, omdat de Spaanse schepen de Westerschelde onveilig maakten en de vaart op Vlissingen en Antwerpen, van vitaal belang voor de handel en bevoorrading, belemmerden.

De eerste proefgalei werd in 1600 in Dordrecht gebouwd bij Christiaan Stevensz. Deze Dordtse galei van 48 schreden lang werd de 'Zwarte Galei' genoemd. Het schip was bewapend met 16 metalen stukken, 6 aan weerszijden, 2 vóór en twee achter, alsmede een grote hoeveelheid steenstukken. De roeiers waren beschermd tegen musketvuur. De bemanning bestond uit 180 roeiers, 60 matrozen en 100 soldaten. Blijkens een pamflet uit de tijd was niet iedereen overtuigd van de noodzaak van de bouw van een dergelijk kostbaar schip en kwamen er van vele kanten protesten. De tegenstanders werden echter binnen de kortste keren in het ongelijk gesteld. De 'Zwarte Galei' veroverde onder bevel van Jacob Michielsz. Wip samen met 13 jachten in de nacht van 29 november 1600 voor Antwerpen het grote Spaanse admiraalsschip, een heude van 180 ton. Deze heude, een 'alsucken wtermaten schoonen Schip/ dat in Hollant ofte in Zeelant dieghelijcken gheen en is', bleek relatief zwak bewapend te zijn en kon zodoende gemakkelijk overrompeld worden. Behalve

het admiraalsschip werden ook nog twee bewapende marktschepen op Brussel en Mechelen veroverd, alsmede nog vijf heuden. Met deze buit van acht schepen en ruim 50 stuks geschut waren de bouwkosten van de galei volledig gecompenseerd. Daar bleef het echter niet bij. In 1603 schreef de 'Zwarte Galei' weer een heldenfeit op zijn naam door het de vloot van Frederico Spinola onmogelijk te maken de blokkade van de monding van de Schelde te doorbreken. Deze gebeurtenis is het onderwerp van het hier besproken schilderij en is in het vorige hoofdstuk uitgebreid beschreven.

De 'Zwarte Galei' werd aanvankelijk op wens van kapitein Wip geroeid door vrije mannen, omdat hij er niets voor voelde het bevel te voeren over een slavenschip. Tevens kreeg hij toestemming om musketiers en enige officieren aan te werven. De 'Rode Galei' was daarentegen grotendeels bemand met het uitschot van de toenmalige samenleving, krijgsgevangenen en misdadigers. De galeistraaf werd in Nederland ingevoerd met het in gebruik nemen van de grote galeien. Evenals het schip zelf was ook de behandeling van de bemanning van de Spanjaarden afgekeken. Als het schip niet voer werden zij in de gevangenis gezet. Hoewel de sterfte onder hen groot was, bleken zij toch uiteindelijk beter te voldoen dan de vrije roeiers, want op de 'Zwarte Galei' werden deze na verloop van tijd alsnog vervangen door gestraften.

Hoewel er na het succes van de Dordtse galei nog een aantal galeien in Holland gebouwd werden, was er na 1603 niet veel gelegenheid meer deze in de strijd in te zetten. De Spanjaarden kwamen weinig meer naar buiten en bovendien was hun bevelhebber gesneuveld in het laatste treffen. Met het Twaalfjarig Bestand werden de galeien afgedankt, maar hun werkelijke betekenis hadden zij al verloren na de inneming van Sluis in 1604.

LITERATUUR

Anoniem. Waerachtich Verhael van het Romeynsch feyt/twele die vande Swarte Galeye van Dordrecht aengerecht hebbe voor de stat van Antwerpen/alwaer sy den Admiraels Schip gehaelt hebben/met noch seven andere schepen/ altesamen ghemonteert zijnde met gheschut/dwelek geschiet is tusschen den 29. ende 30. November/Anno 1600. Dordrecht, 1600

Anoniem. Wilhelm en Maurits van Nassau, Princen van Orangien, haer Leven en Bedrijf, of 't Begin en Voortgang der Nederlandsche Oorlogen. Amsterdam 1651

Guillaume Baudart. Les Guerres de Nassau. Amsterdam 1616

H.J. Broers. De Zwarte Galei van Dordrecht. Bijdragen tot de geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen. Utrecht 1869, p. 100-103

J. Eysten. De swarte galeye van Dordrecht. Rotterdams Jaarboek 1900

J.C. de Jonge. Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen. Haarlem 1858

Emanuel van Meteren. Historie der Neder-landscher en haerder Na-buren Oorlogen ende geschiedenissen, tot den laere M.VI.XII. 's Gravenhage 1623

J.C. Mollema. Geschiedenis van Nederland ter zee. Amsterdam 1939-1942, dl. 11

Jan Janszoon Orlers en Hendrick van Haestens. Den Nassauschen Lauren-erans. Leiden 1610

G.D.J. Schotel. De swarte galeye van Dordrecht in 1600. (Schull-van der Hoop, Bijdragen IV)

P.J. Schotel. Heldendaden van Nederlanders ter zee. Amsterdam 1850-1855

SUMMARY

The mouth of the River Schelde played a major role in the struggle against the Spaniards. In the early 17th century, it was crucial to ensuring the accessibility of several important ports on the coast of Flanders and Zeeland. Several of these harbours had fallen into the hands of the Spaniards, who used them to inflict great damage on Dutch trade. Dutch ships blockaded these ports in an attempt to limit the damage. The Spanish galleys were greatly feared and the Dutch States General ordered the building of several of these ships based on the Spanish model. The most famous was the 'Zwarte Galei' (Black Galley) built in Dordrecht in 1600, which has earned its place in history with several resounding victories over the Spaniards.

In 1603 the Spanish admiral Frederico Spinola, son of a family from Genoa, decided to break through the blockade of Dutch ships off the coast by Sluis with his powerful fleet of eight galleys and four frigates. The ships were manned by 2500 musketeers as well as sailors. The Dutch fleet comprised only three warships and two galleys: the 'Zwarte Galei' from Dordrecht and 'De Flesse' (The Bottle) belonging to the Admiralty of Zeeland.

The Spaniards attacked before dawn on 26 May. Despite their numerical superiority, they were strategically weak and utterly surprised by the sturdy resistance put up by the Dutch ships. After a battle lasting an hour and a half, with 800 men dead including Admiral Spinola and many wounded, they were forced to conclude they had no chance of victory. The Spaniards withdrew in disarray. The Dutch only lost 36 men, among them Jacob Michielszoon Wip, the captain of the 'Zwarte Galei', and his lieutenant.

This was the last major sea battle in which the Dutch deployed galleys. Thanks to its heavier guns, the warship had proven its superiority over the galley even when becalmed. The Dutch concentrated on building and improving this type and it was destined to become a formidable weapon in the history of Dutch trade and in battles at sea.

The painting shows the 'Zwarte Galei' of Dordrecht in the foreground with the flag of Prince Maurits in the mast and that of Jacob Michielszoon Wip on the stern post. The vessel is being attacked by three galleys, among them the vice admiral's, recognisable by the Spanish royal coat of arms on the canvas. The red flag on the stern post of the Dordrecht galley is being lowered by a Spaniard, while his comrades are bombarded with missiles by the Dutch in the crow's nest.

In the background on the left, we can see the ship of Vice Admiral Joos de Moor flying the flag of Zeeland. This vessel is being attacked by two galleys, among them Frederico Spinola's, which can be recognised by the Spanish royal flag on the mast. This is historically inaccurate, because Spinola is reputed to have flown his flag from the stern post, unless this is meant to be the flag of the Spanish vice admiral, raising it on the mast after the admiral's death. The vice admiral was however not involved in the attack on Joos de Moor's ship, but in the attempt to overpower the 'Zwarte Galei'.

On the far right is the 'Seyl-Hondt' (Sail Dog) of Captain Logier Pieterszoon, also flying the Zeeland flag. The vessel is being attacked by two Spanish galleys. To the right, the Zeeland galley 'De Flesse' can be seen, recognisable by the coat of arms of Vlissingen, firing on the Spanish galley which is attacking Jacob Michielszoon Wip.

Crijn Hendrickszoon's ship the 'Oude Hondt' (Old Dog) can be seen in the distance, where it was becalmed and hence unable to take part in the battle. Beyond it, the coast of Zeeland and Flanders with the towns Breskens, Schoondijk, Oostburg, Cadzand, Sluis, Knokke, IJst and Damme. The crescent of galleys off the coast shows the Spanish vessels as they divide up into two groups of four before attacking.

The painting bears a resemblance to a print by the Antwerp-born Amsterdam-based painter, engraver and art dealer Johannes or Hans Rem. On 28 June 1603, only a month after the event, he was granted a patent on the portrayal. The painting however clearly emphasises the role of the 'Zwarte Galci' and we can hardly see the Zeeland galley which has such a prominent place in the print.

One can safely assume that the painting was commissioned by a person or organisation closely associated with the Dordrecht galley, possibly the States of Holland which had commissioned the vessel.

It is more difficult to identify the painter. The painting, which was in the possession of the Von Baden-Durlach family from the 17th century up till 1808, was never attributed to an artist in the catalogues of its owners. It is painted in the style of the great pioneer of maritime painting Hendrick Corneliszoon Vroom and resembles most closely the work of Aert Anthoniszoon, also known as Van Antum. This artist was born in Antwerp in 1580 and moved to Amsterdam at the age of eleven. In 1604 he was already known as a painter when he declared his loyalty to his new home. He died in 1620 and was buried in the Zuiderkerk. While we know that Anthoniszoon specialised in maritime scenes, there is very little material for comparison, because only three paintings can be attributed to this master with certainty, one of which is an accurate copy of a painting by Vroom. All three are also much smaller in size.

If we consider the similarities with the print by Hans Rem from 1603, it is also possible to conclude that we are looking at a work by a master only so far known to us for a limited number of prints. The painting is a mirror image of the print. The painter may have used a preliminary study of the print or the plate itself. Hans Rem, born in Antwerp in 1566 and a citizen of Amsterdam from 1594, was registered as a painter with the guild. He even had several pupils, among them Gerrit Joris op Gelder, by whom only one painting is known, and also most probably Pieter Sybrantszoon van der Vroeden. Little is known by this painter too, making comparison difficult. Rem was often called in as an expert to unmask fraudulent art dealers, but little else is known about him, apart from the fact that he made his will in 1620 and probably died soon after.

In the absence of more evidence, Aert Anthoniszoon is the most probable artist.

COLOFON

Tekst: Rudolphine Eggink

Gedrukt bij: Drukkerij Verweij B.V., Mijdrecht

Eindredactie: Rob Kattenburg

Foto's:

pag. 2, 10 en omslag: Pieter de Vries, 'Lexel

pag. 4, 5: Rijksmuseum, Amsterdam

pag. 7: Nederlands Historisch Schipvaarmuseum, Amsterdam

Gepubliceerd door:
Rob Kattenburg B.V.
De Lairesestraat 96
1071 PJ Amsterdam
Tel. (020) 66 22 33 7

'Oudaan'
Zandpad 80
3621 NG Breukelen
Tel. (03462) 65 09 8



