

BEZPIECZNY I ZASOBNY PORT

SAFE HARBOURS
AND PROSPEROUS
PORTS

Siedemnaste stulecie, mimo licznych wojen, należy do najsłabszych okresów w historii Niderlandów Północnych i nazywane jest Złotym Wiekiem. Republika Zjednoczonych Prowincji, niewielki kraj rodzący jako wyraz buntu przeciw władzy hiszpańskiej oraz religijnej dominacji katolickiego Watykanu, zmuszony poniekąd do legitymizacji odrębności politycznej, niezwykle szybko zbudował własną tożsamość narodową oraz pokonał ubóstwo, stając się potęgą na arenie międzynarodowej. Głównym źródłem bogactwa Republiki stało się morze – dochody przynosiło rybołówstwo oraz przede wszystkim handel morski, dopiero w dalszej kolejności usługi bankowe i przemysł. W połowie XVII w. Niderlandy posiadały już największą flotę handlową i wojenną na świecie – statki i okręty pływające pod trójkolorową banderą dominowały na morzach i oceanach, zapewniając nie tylko militarne bezpieczeństwo Republiki, ale również jej dobrobyt. Dzięki połączeniu handlu regionalnego i globalnego do niderlandzkich portów sprowadzano niemal wszystkie towary – od podstawowych produktów masowych, takich jak zboże i sól, po egzotyczne owoce i przyprawy korzenne. Najważniejszym portem Niderlandów oraz stolicą światowego handlu (po upadku Antwerpii w 1585 r.) został Amsterdam. Miasto pełniło rolę gigantycznego magazynu oraz centrum dystrybucji produktów, przywożonych i następnie dalej rozprowadzanych po niemal wszystkich zakątkach świata. Ogromna flota wojenna i handlowa zapewniła miastu pozycję porównywalną z największymi mocarstwami XVII w. Widoki rzeki IJ ze stłoczonymi statkami i okrętami stały się symbolem Amsterdamu, przypominając o jego ekonomicznej i politycznej potęgzie. Jednocześnie służyły do budowania wspólnotowej tożsamości nowo powstałego kraju, stanowiąc narzędzie propagandy, które miało potwierdzać niepodległość Republiki Zjednoczonych Prowincji. Trudno przecenić wpływ morza i żeglugi na rozwój kultury, samoświadomości i siły ekonomicznej Niderlandów. Popularność marynistyki jako odrębnego gatunku malarstwa pejzażowego wynikała poniekąd z dumy narodowej. Położenie nad Morzem Północnym oraz specyficzna sytuacja geograficzna kraju sprzyjała wytworzeniu się kultury mieszczańskiej oraz ludzi morza – rybaków, żeglarzy i kupców. W XVII wieku Niderlandy Północne, mimo rozpoczętego znacznie wcześniej procesu osuszania łądów oraz zakładania sztucznych tam i polderów, ciągle jeszcze były krajem „przenikniętą” wodą, obejmującą dodatkowo znaczny obszar delty wielkich rzek: Mozy, Renu i Skaldy. Ekonomiczną i gospodarczą siłę kraju stanowiły dwie prowincje nadmorskie, Holandia i Zelandia (złożona wówczas z kilku odrębnych wysp niepołączonych z lądem stałym), które były narażone na ciągłe ataki wód morskich i łądowych, ponieważ większą część ich terenu zajmowały depresje, położone nieco poniżej poziomu morza, porzucane licznymi naturalnymi i sztucznymi ciekami wodnymi. Republika, cierpiąca na deficyt gruntów rolnych oraz pozbawiona bogactw mineralnych, musiała importować niemal wszystkie surowce, począwszy od podstawowych dóbr koniecznych do wyкарmienia ludności, takich jak pszenica i jęczmień. Jednym z wiodących działów gospodarki było rybołówstwo, ponieważ rybi i owoców morza kraj miał zawsze pod dostatkiem. Obok tradycyjnych połowów, łodzie lokalnych, mających na celu zdobycie pożywienia (celowały w nich liczne małe porty i wioski rybackie, rozsiane wśródził wybrzeży Holandii, Zelandii i Fryzji) rozwijał się również na wielką skalę przemysł międzynarodowy, oparty o sezonowe połowy ogromnych ławic śledzi na Atlantyku. W malarstwie, oprócz wyimaginowanych widoków wybrzeży morskich z fantastycznymi, nierzadko pełniającymi rolę symbolu budowłami, coraz częściej zaczęły się pojawiać rodzime pejzaże, ukazujące zwyczajny krajobraz niderlandzki. W latach trzydziestych XVII w. wytworzył się w Niderlandach odrębny gatunek malarstwa, przedstawiający miejscowe plaże (szczególnie chętnie artyści malowali wioski rybackie Scheveningen i Egmont). Popularne stały się również obrazy ze statkami zacumowanymi na spokojnych redach oraz nastrojowe widoki Dordrechtu, portowego miasta usytuowanego na rozwidleniu Mozy i Renu, do którego dawniej można się było dostać jedynie łodzią. Podobnie jak wcześniejsze widoki Amsterdamu, wpisywały się one w nurt tzw. „geografii patriotycznej”, stanowiąc wizualne narzędzia budowania tożsamości narodowej. Malarstwo przedstawienia małych przystani i wiosek rybackich odwołują się jednocześnie do szczególnie cenionego wśród protestantów, jak i humanistów ideału prostego, dostojnego życia, jednak bez zbędnego i nadużyć, opartego na ciężkiej pracy. Obfitość ryb i bezpieczny powrót łodzi rybackich nabierają znaczenia symbolicznego, stanowiąc wizualne znaki nagrody Bożej dla ludu mieszkającego nad morzem.

The seventeenth century despite numerous wars, is one of the best periods in the history of the Northern Netherlands and is called the Golden Age. The Republic of the United Provinces, a small country born as an expression of rebellion against Spanish rule and the religious domination of the Catholic Vatican, forced to some extent to legitimize its political separateness, very quickly built its own national identity and overcame poverty, becoming a power on the international arena. The main source of the Republic's wealth was the sea – fishing and, above all, maritime trade brought income, followed by banking services and industry. In the mid-seventeenth century, the Netherlands already had the largest commercial and naval fleet in the world – ships flying the tricolor flag dominated the seas and oceans, ensuring not only the military security of the Republic, but also its prosperity. Thanks to the combination of regional and global trade, almost all goods were brought to Dutch ports – from basic bulk products such as grain and salt to exotic fruits and spices. The most important port of the Netherlands and the capital of the world trade (after the fall of Antwerp in 1585) was Amsterdam. The city served as a giant warehouse and distribution centre for products imported and then redistributed to almost all corners of the world. A huge navy and merchant fleet ensured the city a position comparable to the greatest powers of the 17th century. The views of the river IJ crowded with ships had become a symbol of Amsterdam, reminding of its economic and political power. At the same time, they served to build the common identity of the newly established country, constituting a propaganda tool to confirm the independence of the Republic of the United Provinces. It is difficult to overestimate the influence of the sea and shipping on the development of culture, self-awareness and economic strength of the Netherlands. The popularity of marine art as a separate genre of landscape painting was partly due to national pride. The location on the North Sea and the specific geographical situation of the country favored the formation of a culture of townspeople and people of the sea – fishermen, sailors and merchants. In the 17th century, the Northern Netherlands, despite the much earlier process of draining the land and establishing artificial dams and polders, was still a land "permeated" by water, additionally covering a large area of the delta of the great rivers Meuse, Rhine and Scheldt. The financial and economic strong point of the country were the two coastal provinces of Holland and Zeeland (then composed of several separate islands not connected to the mainland), which were exposed to constant attacks by the sea and land waters, because most of their territory consisted of areas located slightly below the sea level, intersected by numerous natural and artificial watercourses. The Republic, suffering from the deficit of agricultural land and devoid of mineral wealth, had to import almost all raw materials, including the basic goods necessary to feed the population, such as wheat and barley. One of the leading sectors of economy was fishing, because the country always had plenty of fish and seafood. In addition to traditional fishing, strictly local, providing food for fishermen families (which was the specialty of numerous small harbours and fishing villages scattered along the coasts of Holland, Zeeland and Friesland), an international industry had also developed on a large scale, based on seasonal fishing for huge shoals of herring in the Atlantic. In painting, apart from imaginary views of sea coasts with fantastic, often symbolic buildings, the ordinary Dutch landscape began to appear more and more often. In the 1630s, a separate painting genre was created in the Netherlands, depicting local beaches (artists were particularly keen on painting the fishing villages of Scheveningen and Egmont). Images of ships moored in peaceful roadsteads and atmospheric views of Dordrecht, a port city located at the fork of the Meuse and the Rhine, which used to be accessible only by boat, also became popular. Like the earlier views of Amsterdam, they were a part of the so-called "patriotic geography", constituting visual tools for building the national identity. The painterly depictions of small harbors and fishing villages refer to the ideal of a simple, prosperous life, which is especially valued by Protestants and humanists, free from excess and overindulgence, based on hard work. The abundance of fish and the safe return of fishing boats take on a symbolic meaning, they are visual signs of God's reward for the people living by the sea.

WYPRAWY W NIEZNANE

VOYAGES TO THE SHORES UNKNOWN

Nowo powstała Republika swoją gospodarkę i rosnącą siłę ekonomiczną oparła na międzynarodowym handlu, stając się światowym centrum dystrybucji rozmaitych towarów. Nie więc dziwnego, że już pod koniec XVI w. niderlandzcy kupcy zaczęli interesować się lukratywnym handlem z Indiami Wschodnimi – jak dotąd zmonopolizowanym przez Portugaliję i zniechęconą Hiszpanię, co zaowocowało poszukiwaniem dogodnych dróg morskich oraz odkryciami geograficznymi (np. odkryciem Spitzbergenu przez Willem'a Barentsa). W 1602 r. na polecenie Stanów Generalnych doszło do połączenia kilku konkurujących ze sobą „zamorskich” spółek kupiecko-żeglarskich, w wyniku czego powstała Zjednoczona Kompania Wschodnioindyjska (Vereenigde Oostindische Compagnie), która miała monopol na handel z Dalekim Wschodem. Kompania zakładała placówki, tzw. faktorie, na Dalekim Wschodzie, przy czym od początku centralnym miejscem swojej działalności uczyniła Jawę oraz Wyspy Korzenne (Moluki). W 1619 r. Niderlandy zdobyły miasto Dżakarta na Jawie i zbudowały w tym miejscu własną twierdzę Batavia, która stała się główną siedzibą handlu kompanii z Indiami Wschodnimi.

Podróże w nieznane i wielka ciekawość świata były wpisane w mentalność obywateli XVII-wiecznej Republiki Zjednoczonych Prowincji, można ich było spotkać w najdalszych zakątkach globu, choć niewielu z nich emigrowało na stałe. Niderlandzcy żeglarze i kupcy nierzadko ryzykowali życie w ekspedycjach do odległych, nieznanych ziem. Pociągał ich niebezpieczny urok tajemnicy, chęć poznania, ale też pragnienie wzbogacenia się i rywalizacja z żeglarzami innych nacji. Nielepszę rodzinę chętnym okiem patrzyły, jak ich synowie wyruszały na dalekie wyprawy. Ten pęd w nieznane przyczynił się do rozwoju wiedzy geograficznej. Zamiłowanie do przygód, szczególnie żywe w pierwszej połowie stulecia, nie wykluczało u nawigatorów i kapitanów solidnego wykształcenia (pod względem edukacji Niderlandy znacznie wyprzedzały inne państwa europejskie). Specjalnością edytorską Niderlandów Złotego Wieku stały się atlasy geograficzne, mapy morskie i podręczniki nawigacji, które służyły wielu pokoleniom marynarzy różnych narodowości. Już w 1584 r. ukazał się pierwszy na świecie drukowany atlas morski, dzieło „ojca kartografii” Lucasa Janszooa Wagheniera, złożony z map morskich, wskazówek żeglarskich oraz instrukcji dotyczących nawigowania po zachodnich i północno-zachodnich wodach przybrzeżnych Europy. Niderlandzki kupiec, żeglarz i odkrywca Jan Huygen van Linschoten napisał dwa przewodniki żeglugi morskiej, zawierające mapy morskie, jak też informacje o drogach morskiej do Indii wokół Przylądka Dobrej Nadziei oraz o warunkach panujących na Oceanie Indyjskim, w tym szczegółowe informacje o prądach morskich, rozmieszczeniu głębiny i mielizn, układach wiatrów czy porach monsunów. Na rynku wydawniczym pojawiły się dziesiątki drukowanych, bogato ilustrowanych relacji z podróży wraz z opisami odległych krajów. W dziedzinie literatury podróżniczej prekursorami byli, co prawda, Portugalczycy i Hiszpanie, ale to właśnie Republika jako jedna z pierwszych zaczęła publikować i tłumaczyć na inne języki całe serie wydawnicze poświęcone tej tematyce. Relacje spisane w XVII w. przez niderlandzkich marynarzy świadczą nie tylko o ich magwście i sporej dozie krytycyzmu, ale również o ogromnym zainteresowaniu otaczającym światem – opowiadają niemal o wszystkich: ptakach, ukształtowaniu wybrzeży, o prądach morskich, chorobach, zmienności klimatu, koniecznych naprawach statków.

Liczne podróże morskie na Daleki Wschód oraz fascynacja tym, co nieznane, znalazły odzwierciedlenie w sztuce. W malarstwie pojawiły się przedstawienia odległych portów, przy czym niekoniecznie oparte na rzeczywistej wiedzy dotyczącej ich wyglądu. Rozwój wiedzy geograficznej nie znalazł przełożenia na język malarski. Popularnością cieszyły się przede wszystkim wymagające widoki egzotycznych wybrzeży, portów i przystani, z fantastycznymi budowlami i tubylcami w oszblizanych strojach. Nierzadko na ich tle ukazano niderlandzkie statki pod trójkolorową banderą. Obrazy te nie miały charakteru dokumentacyjnego, były raczej swobodną wizją artystyczną na temat Orientu. Z drugiej strony, nostalgia za tym, co odległe i nieznane, wyrażają również rodzime pejzaże przedstawiające otwarte morze i bezkresną dal. Artysty demonstrowali w nich biegłość w przedstawianiu zjawisk atmosferycznych i barw morza, a także znajomość zasad prowadzenia statku w różnych warunkach pogodowych.

The newly established Republic based its growing economic strength on the international trade, becoming a global distribution centre for various goods. It is therefore hardly surprising that already at the end of the 16th century Dutch merchants became interested in the lucrative trade with the East Indies – so far monopolized by Portugal and the hateful Spain. This interest resulted in the search for convenient sea routes and geographical discoveries (e.g. the discovery of Spitzbergen by Willem Barents). In 1602, at the behest of the States-General, several competing “overseas” merchant and sailing companies merged, creating the United East India Company (Vereenigde Oostindische Compagnie), which had the monopoly on the trade with the Far East. The company set up facilities, the so-called factories in the Far East, with Java and the Spice Islands (Maluccas) as the centres of its activity from the very beginning. In 1619, the Netherlands captured the city of Jakarta in Java and built their own Batavia fortress there, which became the headquarters of the Company's trade with the East Indies.

Voyages into the unknown and great curiosity about the world were inherent to the mentality of the 17th-century Dutch. They could be found in the farthest corners of the globe, although few of them emigrated permanently. Dutch sailors and merchants often risked their lives on expeditions to distant, unknown lands. They were attracted by the dangerous charm of mystery, the desire to learn, but also to get rich and compete with sailors of other nations. Sons of the best families set out on distant expeditions with full approval of their parents. This rush into the unknown contributed to the development of geographical knowledge. The passion for adventure, especially vivid in the first half of the century, did not preclude navigators and captains from having solid education (in terms of education, the Netherlands was far ahead of other European countries). Geographical atlases, sea charts and navigation manuals became the editorial specialty of the Golden Age Netherlands, which served many generations of seafarers of various nationalities. Already in 1584, the world's first printed sea atlas was published, the work of the “father of cartography” Lucas Janszoon Waghenier, composed of nautical charts, sailing tips and instructions for navigating the western and north-western coastal waters of Europe. The Dutch merchant, sailor and explorer Jan Huygen van Linschoten wrote two seafaring guides containing sea charts as well as information on the sea route to India around the Cape of Good Hope and on conditions in the Indian Ocean, including detailed information on sea currents, distribution of depths and shallows, wind patterns or monsoon seasons. Dozens of printed, richly illustrated travel accounts with descriptions of distant countries appeared on the market. Although the Portuguese and Spaniards were the precursors in the field of travel literature, it was the Republic that was one of the first to publish and translate entire series of books devoted to this subject into other languages. Accounts written in the 17th century by Dutch sailors testify not only to their bravery and a healthy dose of criticism, but also to their great interest in the surrounding world – they describe almost everything: birds, the shape of the coasts, sea currents, diseases, climate changeability, necessary ship repairs.

The art reflected numerous sea voyages to the Far East and fascination with the unknown. Representations of distant ports were painted, but not necessarily based on their actual appearance. The development of geographical knowledge did not translate into the language of painting. The imaginary views of exotic coasts, ports and harbours, with fantastic buildings and natives in peculiar costumes were the most popular. Dutch ships under the tricolor flag were often shown in such scenery. These paintings were not documentary in nature, they represented free artistic visions of the Orient. On the other hand, nostalgia for what is distant and unknown was also expressed in the native landscapes depicting the open sea and the endless distance. In them the artists demonstrated their proficiency in depicting atmospheric phenomena and colours of the sea, as well as their expertise in the field of navigating a ship in various weather conditions.

GROZA NA MORZU

PERIL AT SEA

„Ciemność była nad powierzchnią bezmiarów wód” – tymi słowami Księga Rodzaju opisuje pierwotny stan ziemi przed rozdzieleniem żywiołów. W podobny sposób można by opisać sztorm na morzu. Zdanie to musiało brzmieć szczególnie wyrazistie w uszach mieszkańców Niderlandów, którzy tak licznie parali się żegluga. Spośród obywateli Republiki Zjednoczonych Prowincji rekrutowali się wszak załogi marynarskie służących w jej flocie wojennej, we flocie Zjednoczonej Kompanii Wschodnioindyjskiej (Verenigde Oost-Indische Compagnie), Kompanii Zachodnioindyjskiej (West-Indische Compagnie), na statkach prowadzących regularny handel na Morzu Bałtyckim, jak też na statkach wielorybnych i budowanych w Niderlandach dużych statkach do polowu śledzi. Żeglarze z Niderlandów służyli także pod obcymi banderami. Podróże morskie odbywały ponadto kupcy, urzędnicy i dyplomaci. Sztormy były zatem doświadczeniem, które dotyczyło wielu obywateli Republiki i – co warto podkreślić – dotyczyło ich wszystkich w ten sam sposób, niezależnie od pozycji społecznej czy statusu majątkowego. Żywił zrównywał wszystkich w bezradności i trwodze. Ci, którzy ocalili, pozostawiali pełne grozy opisy swoich przeżyć, mówiące o gwałtownie nadciągających ciemnych chmurach, ciężkich od deszczu, o falach wznoszących statek „aż pod niebo”, by za chwilę cisnąć go w otchłań, zdawałoby się, bezdenna, o wietrze szarpiącym takielunek, rwącym żagle, a niekiedy łamiącym maszty. Jak gdyby powracał stan pierwotnego chaosu, gdy żywioły nie były jeszcze rozdzielone i kłębiły się bezładnie w ciemnościach – woda mieszała się z powietrzem, które rozdzierał ogień piorunów, podczas gdy pod jej powierzchnią czołgały zdradliwe skały.

Łatwo pojąć, że tak dramatyczne zjawiska zyskiwały w literaturze i sztuce wydźwięk moralizatorski. Już starożytni dostrzegali w żegludze metaforę losu ludzkiego, widząc w sztormach symbol dotyczących nas przeciwności. Pisarze wczesnochrześcijańscy nadali tej analogii wymiar religijny, dostrzegając w sztormach symbole pokus czyhających na prawego chrześcijanina. Posługiwali się wizją Navis Ecclesiae – Okrętu Kościoła, w którym wierni chronią się przed knoowaniami sił nieczystych obrazowanymi przez sztormy. Antytezą Okrętu Kościoła był opisany w piętnastowiecznej Flandrii Błękitny Statek (Blauwe Schute) lub pokrewny mu Statek Szaleńców, niosący na pokładzie nieświadomych swego losu grzesznych głupców, zmierzających ku zatraceniu. Głęboko zakorzeniona w europejskiej tradycji metafora sztormu jako symbolu przeciwności losu i prób natury moralnej została również przejęta przez protestantyzm. Odwoływał się do niej sam Jan Kalwin w swoim dziele „Institutio Christianae religionis...”. Statek wykajający się ze sztormem reprezentował wspólnotę religijną stawiającą czoła pokusom świata, ale mógł też oznaczać pojedynczego człowieka, który w obliczu przeciwności i prób wykazać się winien wytrwałością w wierze i ufnością w opiekę Opatrzności. Dzieje biblijnego proroka Jonasza to kolejny przykład jej działania. Sztorm w tym wypadku jest wynikiem sprzeciwu Jonasza wobec nakazu, który otrzymał i zarazem narzędziem wyegzekwowania jego posłuszeństwa.

Na sceny sztormów spojrzeć też można przez pryzmat wywodzącej się z pieleni Humanistycznej wizji statku jako nawy państwowej. Podobnie jak pojedynczy człowiek, państwo zmaga się z przeciwnościami, narażone jest na zasadzki i musi przetrwać ciężkie próby. Burzliwe dzieje Niderlandów w XVI i XVII w. w pełni uzasadniają taką interpretację scen sztormowych, zwłaszcza tych, gdzie miotane falami statki i okręty mają wyraźnie widoczne niderlandzkie bandery.

Niezależnie od możliwych interpretacji symbolicznych sceny sztormów były przede wszystkim efektowne. Ich malowanie wymagało nie lada biegłości warsztatowej, a bywało, że i zamilowania do ryzyka. Znaną są relacje na temat Ludolfa Bakhuysena, który wypływał w morze podczas sztormów, by mieć możliwość poczynienia dokładnych obserwacji. Nic dziwnego, że malowane z takim poświęceniem sceny przyciągały uwagę publiczności. Artysty dokładali starań, by trafnie ukazać barwy wody i nieba, oddać umiejętnie falowanie morza, ciężar wiszących nisko chmur, a nawet namalować to, co niewidoczne, czyli wiatr. To ostatnie osiągnęli, ukazując grzywy piany na falach niesione powiewami w jednym kierunku oraz części olinowania i żagle szarpane przez wichry. Dramatyzm takich scen dodatkowo podnosiło światło, padające snopem w jedno miejsce, resztę scenierii pozostawiając w mroku. Silny kontrast partii oświetlonych i pozostających w cieniu intensyfikował też wrażenie ruchu. Kolejnym elementem podnoszącym emocjonalną temperaturę scen sztormowych była bliskość najezonych ostrymi krawędziami skał, ku którym wiatr bezlitośnie gwałt przedstawione statki. Oglądający takie sceny widz pozostawał jak gdyby w permanentnym zawieszaniu, widząc okręt na chwilę przed katastrofą i zadając sobie pytanie, czy jego zagłada jest nieuchronna.

„Darkness was upon the face of the deep” – with these words Genesis describes the original state of the world before the separation of the elements. A storm at sea could be described in a similar way. This sentence must have sounded particularly ominous in the ears of the Dutch, who were so numerous in shipping. Citizens of the Republic of the United Provinces served as sailors in its war fleet, in the fleet of the United East India Company (Verenigde Oost-Indische Compagnie), the West India Company (West-Indische Compagnie), on ships conducting regular trade in the Baltic Sea, as well as on whaling ships and large herring vessels built in the Netherlands. Sailors from the Netherlands also served under foreign flags. Also merchants, officials and diplomats had to travel by sea. Thus, storms were an experience that affected many citizens of the Republic and, it is worth emphasizing, affected all of them in the same way, regardless of their social position or financial status. The element equalized them all in helplessness and fear. Those who survived left horrific descriptions of their experiences, talking about the rapidly approaching dark clouds, heavy with rain, about the waves taking the ship “up to the heaven” only to throw it into the seemingly bottomless abyss, about the wind tearing at the rigging and sometimes breaking masts. It was as if a state of primordial chaos was returning, when the elements were not yet separated and swirled chaotically in the darkness – water mixed with air, which was torn apart by lightning fire, while treacherous rocks lurked beneath its surface.

It is easy to understand that such dramatic phenomena gained moralizing overtones in literature and art. Already the ancients saw the shipping as a metaphor of human fate, seeing the storms as symbols of adversity that affects all of us. Early Christian writers gave this analogy a religious dimension, seeing storms as symbols of the temptations of a righteous Christian. They used the vision of Navis Ecclesiae – the Ship of the Church, in which the faithful protect themselves from the plotting of impure forces depicted by storms. The antithesis of the Ship of the Church was the Blue Ship (Blauwe Schute) described in the fifteenth-century Flanders, or the related Ship of Madmen (Narrenschiff), carrying sinful fools unaware of their fate heading for perdition.

Deeply rooted in the European tradition, the metaphor of the storm as a symbol of adversity and moral trials, was also adopted by Protestantism. John Calvin himself referred to it in his work “Institutio Christianae Religionis...”. A ship struggling with a storm represented a religious community facing the temptations of the world, but it could also mean a single man who, in the face of adversities and trials, should show perseverance in faith and trust in the care of the Providence. The story of the biblical prophet Jonah is another example. The storm in this case is the result of Jonah’s opposition to the order he received and at the same time the means to enforce his obedience.

The scenes of storms can also be viewed through the prism of the humanistic vision of the ship as a nave of the state derived from Horace’s “Carminia”. Like the individual man, the state faces adversity, is subject to dangers and has to endure severe trials. The turbulent history of the Netherlands in the 16th and 17th centuries fully justifies such an interpretation of storm scenes, especially those where ships tossed by waves carry clearly visible Dutch flags.

Regardless of the possible symbolic interpretations, the scenes of storms were above all expected to impress. Painting them required considerable technical skills, and sometimes a propensity to taking risks. Ludolf Bakhuysen was known to go to sea during storms in order to make accurate observations. No wonder that the scenes painted with such dedication attracted attention of the audience. The artists made every effort to accurately show the colours of the water and the sky, skillfully render the waves of the sea, the weight of the low hanging clouds, and even paint what is invisible, i.e. the wind. They achieved that by showing the crests of foam on the waves carried by the breezes in one direction, and parts of the rigging and sails torn by the wind. The drama of such scenes was additionally enhanced by the light falling in a sheaf in one place, leaving the rest of the scenery in darkness. The strong contrast between illuminated and shaded parts also intensified the impression of movement. Another element raising the emotional temperature of the storm scenes was the proximity of the rocks bristling with sharp edges, towards which the wind ruthlessly drove the presented ships. Watching such scenes, the viewer remained as if in permanent suspense, seeing the ship a moment before the disaster and asking himself whether its destruction is inevitable.