Universiteit Leiden
The Netherlands

Eigen aan de natie: de Nederlandse zeeschilderkunst in de 19de eeuw.

Bosman, C.M.

Citation

Bosman, C. M. (2021, October 13). *Eigen aan de natie: de Nederlandse zeeschilderkunst in de 19de eeuw*. Retrieved from https://hdl.handle.net/1887/3217130

Version:	Publisher's Version
License:	Licence agreement concerning inclusion of doctoral thesis in the Institutional Repository of the University of Leiden
Downloaded from:	https://hdl.handle.net/1887/3217130

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

Eigen aan de natie.

De Nederlandse zeeschilderkunst in de 19de eeuw.

Cécile Bosman

Eigen aan de natie.

De Nederlandse zeeschilderkunst in de 19de eeuw.

Proefschrift

ter verkrijging van

de graad van doctor aan de Universiteit Leiden,

op gezag van rector magnificus prof. dr. ir. H. Bijl,

volgens besluit van het college voor promoties

te verdedigen op woensdag 13 oktober 2021

klokke 13.45 uur

door

Cecilia Maria Bosman

Promotor: Prof. dr. Stijn Bussels

Copromotor: Dr. Marion Boers-Goosens

Promotiecommissie: Prof. dr. Henk te Velde

Dr. Rosalien van der Poel

Prof. dr. Chris Stolwijk (Universiteit Utrecht)

Prof. dr. Joep Leerssen (Universiteit van Amsterdam)

Dr. Ellinoor Bergvelt (Universiteit van Amsterdam)

Voorwoord

Tijdens mijn werk als conservator voor de collectie beeldende kunst op het Scheepvaartmuseum in Amsterdam, waar ik onder meer schilderijen beoordeel die voor verwerving in aanmerking komen, stuitte ik regelmatig op het werk van onbekende 19de-eeuwse schilders van schepen en de zee. Pogingen om de aangetroffen namen in een samenhangend overzicht onder te brengen en informatie over deze kunstenaars te verzamelen, strandden bij gebrek aan bruikbare vakliteratuur. Om de kunsthistorische waarde van de aangeboden schilderijen zo goed mogelijk te kunnen vaststellen, wilde ik bovendien meer weten over de contemporaine receptie van dit type 19de-eeuwse schilderkunst in Nederland. Maar ook hierin kwam ik niet ver. Het bleken leemten in de kunstgeschiedschrijving te zijn, waar mijns inziens nodig iets aan gedaan moest worden. Het resultaat van dit onderzoek ligt nu voor u.

Van harte bedankt,
Mijn voormalige promotor Rob Zwijnenberg, voor de inspirerende gesprekken bij de aanvang van mijn onderzoek. Marion Boers-Goosens, die als copromotor me alle jaren met een grote deskundigheid, veel geduld en een warm enthousiasme heeft begeleid in het schrijfproces. Mijn huidige promotor Stijn Bussels, voor de waardevolle aanwijzingen en de stimulerende, fijne samenwerking tijdens de laatste fase van voltooiing en *finishing touch* van mijn proefschrift. Ik heb van jullie allen ongelofelijk veel geleerd.
Alle bibliothecarissen, conservatoren, archief- en collectiebeheerders en alle overige medewerkers en vrijwilligers, die me bij mijn onderzoek, bedoeld en soms onbedoeld, vriendelijk voorzagen van informatie en bronnen van allerlei aard.
Collega's en oud-collega's van het Scheepvaartmuseum voor de getoonde belangstelling en alle gevraagde en ongevraagde adviezen, maar bovenal voor de geweldige flexibiliteit in de werkverdeling binnen het team van conservatoren.
Lieve familie, vrienden en vriendinnen, omdat zij tijdens de hele onderneming onvermoeibaar achter mij stonden, geduldig wachtend op de afronding van deze klus. Mijn speciale dank gaat uit naar Bert en Pient, maar vooral naar Willem, mijn trouwe steun en toeverlaat.

Ik draag dit boek op in dierbare herinnering aan Bart Verreijt (9 mei 1969 - 22 april 2011), met wie ik op een niet te evenaren wijze mijn liefde voor kunst heb kunnen delen.

Inhoudsopgave

Voorwoord

Inleiding **1**

Historiografie van de Nederlandse zeeschilderkunst in de 19de eeuw 3

'Maritieme kunst' of zeeschilderkunst 7

Definiëring van de zeeschilderkunst 10

Vraagstelling 14

Bronnen 15

Opbouw van het proefschrift 15

1. Cultuurnationalisme en de zeeschilderkunst **17**

Inleiding 17

Cultuurnationalisme 18

Taal 22

Tekstuele bronnen 23

Materiële cultuur 28

De zeeschilderkunst als onderdeel van de materiële cultuur 31

De *branding* van Nederland 32

2. De zeeschilderkunst in de kunsttheorie **36**

Inleiding 36

De plaats van de zeeschilderkunst in de kunsttheorie voor 1800 36

Culturele en politieke context van de 19de eeuw 39

De plaats van de zeeschilderkunst in de kunsttheorie rond 1800 40

De Hollandse schilderschool 41

Het geduchte element 43

Eigen aan de natie 48

De zeeschilders en het nationale gevoel rond 1800 51

3. Het specialisme van de zeeschilderkunst **56**

Inleiding 56

Omvang van het genre 57

Achtergrond van de zeeschilder 60

Opleiding rond 1800 63
Opleiding in de 19de eeuw 69
Leermeesters 69
De academie van beeldende kunsten 73
Studie naar de natuur 79
Atelierpraktijk 85

4. Onderwerpkeuze van de zeeschilder 95
Inleiding 95
'Algemene' zeegezichten 97
Scheepsrampen 100
De scheepsramp als historiestuk 103
Zeehistoriestukken 108
Stoomschepen 113

5. Onder kunstbroeders 122
Inleiding 122
De kunstenaarsvereniging 122
Doelstelling, organisatie en verenigingsleven 125
Ledenbestand 137
De verkooptentoonstelling 141

6. De zeeschilderkunst in de kunstkritiek 151
Inleiding 151
Navolging van de 17de-eeuwse zeeschilderkunst 154
Natuuruitdrukking 167
Historieschilderkunst van de tweede soort 185

Samenvatting en conclusie 201

Summary and conclusion 207

Bijlagen
1. Referentielijst van zeeschilders 213
2. Zeeschilders op de *Tentoonstelling van Levende Meesters* en in de kunstkritiek 219

3. Zeeschilders werkzaam in 1800, 1860, 1900 222
4. De onderwerpen van de zeeschilders 225
5. *The cultivation of culture matrix* 227

Afkortingen **228**
Lijst van afbeeldingen en figuren **229**
Geraadpleegde literatuur en *online* bronnen **232**
Personenregister **253**
Curriculum vitae **258**

Inleiding

In 1874 werd aan koning Willem III (1817-1890) een prestigieus geschenk aangeboden door de Amsterdamse kunstenaarsvereniging Arti et Amicitiae (Arti). Ter gelegenheid van het 25-jarig regeringsjubileum van de vorst hadden de leden een omvangrijk kunstwerk samengesteld, dat bestond uit zeven verzamellijsten met in totaal 99 kleine olieverfschilderingen op paneel, een lijst met zestien medailles en zeven gegraveerde koperplaten en een album met tekeningen en foto's van het werk van de architecten. Iedere deelnemende kunstenaar had een staaltje van zijn artistieke vernuft ingeleverd voor dit eerbetoon aan de koning.[1]

1. Geschenk van Arti aan koning Willem III. Eén van de zeven verzamellijsten met vier zeestukken. Nicolaas Riegen (linksboven), Willem Gruyter jr. (rechtsboven), Jan Hendrik Weissenbruch (linksonder) en Everhardus Koster (rechtsonder), 1874, olieverf op paneel, 140 x 210 cm., afzonderlijke paneelschilderingen 25 x 40 cm.

Collectie Stichting Historische Verzamelingen van het Huis Oranje Nassau, inventarisnummer AL-72 VII.

[1] Fleurbaay 1984, p. 40-47 en Appendix III.

In één van de zeven verzamellijsten met schilderingen is op elke hoek een zeestuk geplaatst (AFB. 1). Op de omlijsting van ieder paneeltje is in blokletters geschreven door wie het is geschilderd: linksboven Nicolaas Riegen (1827-1889), rechtsboven Willem Gruyter jr. (1817-1880), linksonder Jan Hendrik Weissenbruch (1824-1903) en rechtsonder Everhardus Koster (1817-1892).

Riegen schilderde een marinefregat en een spiegelsloep, beide vaartuigen zijn uitbundig versierd met oranje wimpels en de nationale driekleur. De compositie doet denken aan een 17de-eeuws tafereel van een oorlogsschip dat terugkeert na een zeegevecht en enthousiast wordt binnengehaald.[2] Gruyter jr. beeldde op zijn paneeltje op de achtergrond een koopvaardijschip af, dat na een lange reis over zee met afgenomen zeilen en geankerd voor de kust liggend op de binnenvaartschepen wacht die de lading zullen overnemen. Het beurtschip links, dat ook de Nederlandse vlag voert, heeft zojuist een vracht opgehaald. Een spiegelsloep vaart het schip tegemoet. Ook deze compositie wekt de associatie met 17de-eeuwse schilderijen van de behouden thuiskomst van koopvaarders die na een maandenlange reis over de wereld worden verwelkomd.[3]

Koster koos voor een thema dat verband hield met het regeringsjubileum van de koning. Hij liet de feestelijkheden zien die 25 jaar eerder hadden plaatsgevonden op het IJ in Amsterdam tijdens de inhuldiging van Willem III. Daarbij gaf hij variatie aan schepen weer: op de achtergrond zijn drie masten van een fregat te zien, centraal ligt een kotterjacht dat een saluutschot afvuurt en aan de rechterkant een gepavoiseerd spiegeljacht. Op de voorgrond varen roeisloepen en een boeier. De schepen zijn voorzien van de Nederlandse vlag en lange oranje wimpels. Van een dergelijke type afbeelding is eveneens een voorbeeld te vinden in de 17de-eeuwse zeeschilderkunst. Het vieren van belangrijke evenementen vond ook toen al traditiegetrouw op het water plaats, waarbij de bevolking met eigen vaartuigen de festiviteiten bijwoonde.[4]

Het schilderijtje van Weissenbruch wijkt duidelijk af van deze drie zeestukken. We zien een pink in de branding bij het strand, aan de horizon zijn nog enkele zeilen zichtbaar van de andere schepen uit de vissersvloot. De schilder heeft de pink in een weidse ruimte geplaatst, de atmosfeer is verstild. Behalve dat op het schip het grootzeil wordt neergelaten, is er geen activiteit waarneembaar. Van deze afbeelding is niet makkelijk een vergelijkbaar 17de-eeuws werk te vinden.

---

[2] Bijvoorbeeld: HSM, Ludolf Bakhuizen, *De terugkomst van de 'Hollandia' in het Landsdiep bij Huisduinen op 3 november 1665*, 1666-1667, olieverf op doek, 112 x 168 cm., inventarisnummer A.0104(02).
[3] Bijvoorbeeld: NMM, Hendrik Jacobsz. Dubbels, *Een smalschip en twee Oostindiëvaarders voor anker gaand op een rede*, ca. 1670, olieverf op doek, 102 x 137 cm., inventarisnummer BHC0917.
[4] Bijvoorbeeld: HSM, Abraham Storck, *Spiegelgevecht op het IJ te Amsterdam, ter ere van het bezoek van tsaar Peter de Grote van Rusland op 1 september 1697*, ca. 1700, olieverf op paneel, 66,5 x 91,5 cm., inventarisnummer A.0280.

Op de strandgezichten met vissersschepen uit deze periode zijn doorgaans mensen volop bezig met de verkoop van de vangst van de dag, vaak vergezeld van personen uit alle lagen van de bevolking.[5]

Bij identificatie van deze vier schilders blijkt dat Weissenbruch een veelzijdig georiënteerd schilder was, over wie uitgebreid is gepubliceerd. De anderen hebben aanzienlijk minder genres beoefend en ze blijken niet tot nauwelijks onderwerp van onderzoek te zijn geweest.[6] Wie waren deze drie schilders en wat was hun specialisme? Waarom is in hun themakeuze de associatie met de 17de-eeuwse zeeschilderkunst zo duidelijk aanwijsbaar en is de nationale vlag meerdere malen prominent weergegeven? Met dit geschenk van Arti werd de koning geëerd, dus de aanwezigheid van de vlag en de oranje wimpels ligt uiteraard voor de hand. Het lijkt er echter op dat in de twee zeestukjes van Riegen en Gruyter jr. de (historische) rol van scheepvaart in het welvaren van de natie wordt benadrukt, terwijl bij Weissenbruch de pink eigenlijk niet meer dan een motief is en de meeste aandacht uitgaat naar het licht en de ruimtebeleving van de natuurlijke omgeving. Hoe verhouden deze vier zeestukken zich dan tot elkaar?

Met dit proefschrift wordt beoogd een leemte te vullen in de bestaande kennis en het onderzoek van de zeeschilderkunst, die tot nu toe hoofdzakelijk beperkt bleven tot de 17de eeuw.[7] Het behelst een poging om nieuw licht te werpen op de beoefening van het genre in de 19de-eeuw, en vooral op de opvattingen die men er toen over had en de rol die het speelde in de Nederlandse cultuur. Deze studie biedt een dieper inzicht in de context van de tijd waarin de schilderijen tot stand kwamen.

Historiografie van de Nederlandse zeeschilderkunst in de 19de eeuw

In de algemene kunsthistorische overzichtswerken en studies over de schilderkunst van de 19de eeuw, is bijzonder weinig aandacht voor de zeeschilderkunst in deze periode. Het genre wordt niet altijd behandeld of er worden slechts 17de-eeuwse vertegenwoordigers besproken. In studies over de 19de -eeuwse Romantiek en de Haagsche School worden doorgaans slechts drie namen van zeeschilders genoemd: Johannes Christiaan Schotel (1787-1838), Louis Meijer (1809-1866) en Hendrik Willem Mesdag (1831-1915).[8] Dit suggereert dat alleen in het begin, het midden en het

[5] Bijvoorbeeld: NMM, Simon de Vlieger, *Het strand bij Scheveningen*, 1633, olieverf op paneel, 68,6 x 106,7 cm., inventarisnummer BHC0774.
[6] RKD-explore/artists&, geraadpleegd op 6-7-2017.
[7] De schaarste aan onderzoek en vakliteratuur geldt in een nog sterkere mate voor de 18de-eeuwse zeeschilderkunst. Deze periode blijft (helaas ook) in deze dissertatie grotendeels buiten beschouwing.
[8] Marius 1920, p. 69-74. Marius noemt naast Schotel, Meijer en Mesdag ook: Pieter Arnout Dyxhoorn (1810-1839), Martinus Schouman (1770-1848), George Johannes Hoffmann (1833-1873) en George Lourens Kiers (1838-1916).
Knoef 1947, p. 271. Hier wordt één zeeschilder genoemd, “de zeeschilder Baur”, maar niet toegelicht. Bedoeld wordt Nicolaas Baur (1767-1820).

einde van deze eeuw een zeeschilder van enige betekenis werkzaam is geweest en dat het genre in de overige decennia een marginaal en onopvallend bestaan zou hebben geleid. In deze publicaties wordt bovendien niet duidelijk gedefinieerd wat er in de 19de eeuw onder zeeschilderkunst werd verstaan.

Weliswaar zijn over negen zeeschilders die in de eerste helft van de 19de eeuw werkzaam waren, voornamelijk korte, monografische publicaties verschenen, maar dit onderzoek werd vooral verricht vanuit een overwegend maritiem-historisch en lokaal perspectief. Een uitzondering daarop vormt de monografie over Johannes Christiaan Schotel, als onderdeel van een tentoonstellingscatalogus, waarin een zuiver kunsthistorische invalshoek wordt gehanteerd.[9] Zijn status als de meest gerenommeerde zeeschilder van zijn tijd komt hierin duidelijk naar voren. Aan de hand van zijn correspondentie wordt de levensloop van Schotel gevolgd, zijn productie en

---

De zeeschilderkunst wordt helemaal niet behandeld in bijvoorbeeld: Knoef 1948 en Janson 1982. In Turner 1996 is wel het lemma *marine painting* opgenomen, maar ook hier worden de 18de en 19de-eeuwse zeeschilderkunst niet behandeld.
Sillevis 2007. Hier wordt de zeeschilderkunst genoemd in verband met de Romantiek en de Haagse School.
Reynaerts 2019. Reynaerts noemt naast Schotel, Meijer en Mesdag ook: Everhardus Koster (1817-1892), Johannes Hermanus Koekkoek (1778-1851), Hermanus Koekkoek (1815-1882), Anthonie Waldorp (1803-1866). Johannes Christiaan Schotel en zijn zoon Petrus Johannes worden in de tekst beiden met de naam Johannes Schotel aangeduid, wat tot verwarring leidt. Een nieuw aspect is de (summiere) bespreking van de positie van de zeeschilderkunst op de 19de-eeuwse kunstmarkt.
Een bijzondere vorm van onderzoek naar de zeeschilderkunst uit de periode 1600-1940, is uitgevoerd door oceanograaf Dr. Marcel Wernand (1952-2018), voor het Koninklijk Nederlands Instituut voor Onderzoek der Zee (NIOZ). Wernand heeft in 2015 de kleuren van de zee op vijftien schilderijen uit de collectie van HSM met hyperspectraalmetingen geanalyseerd, om zodoende te komen tot een vaststelling van de waterkwaliteit (hoeveelheid aanwezig phytoplankton). Door zijn voortijdig overlijden is het niet tot een publicatie gekomen.
[9] De selectie van de biografische literatuur over zeeschilders is uitgevoerd op basis van mijn *Referentielijst van zeeschilders* (Bijlage 1). De negen zeeschilders van voor 1850 over wie een monografische publicatie verscheen zijn:
Engel Hoogerheyden (1740-1807), zie: Enthoven 2007, een monografie over een “Zeeuws maritiem chroniqueur”. De publicatie bevat een aanzet tot een oeuvrelijst, geordend op scheepstypen, redes en op maritiem-historische gebeurtenissen.
Gerrit Groenewegen (1754-1826), zie: Poldervaart 2004, een tentoonstellingscatalogus en een kort biografisch artikel over deze “maritiem kunstenaar”.
Nicolaas Baur , zie: Van den Berge-Dijkstra 1993, een bijdrage in een tentoonstellingscatalogus over zijn leven en werk. Aan de catalogus zijn twee artikelen toegevoegd, waarin de marine en de koopvaardij rond Harlingen, de woonplaats van Baur, worden behandeld. In deze uitgave zijn een kunsthistorische en een maritiem-historische perspectief gecombineerd.
Johannes Hermanus Koekkoek , zie: Bol 1963, een inleidende biografische samenvatting in een tentoonstellingscatalogus. Koekkoek wordt hierin “marinist” genoemd, een unieke term in verband met de zeeschilderkunst, die ik uitsluitend in deze tekst van Bol heb aangetroffen.
Martinus Schouman, Johan Hendrik Boshamer (1776-1862) en Frans Jacobus van den Blijk (1806-1876), zie: Erkelens 1983, 1987 en 1991, enkele biografische artikelen over deze zeeschilders, die allen uit Dordrecht afkomstig waren. De band tussen de zeeschilders en hun stad, waar de scheepvaart overal aanwezig was, wordt hierin nader belicht.
Jacob Spin (1806-1875), zie: Oosterwijk 2005. Door middel van de ontwikkeling van de 19de-eeuwse voornamelijk Amsterdamse scheepvaart, wordt Spins loopbaan als scheepstekenaar beschreven vanuit een maritiem-historisch perspectief.
Johannes Christiaan Schotel, zie: Groot 1989.

klantenkring worden besproken en er is een transcriptie aanwezig van de eigenhandig geschreven lijst van verkochte werken, aangevuld met gegevens over de opdrachtgevers en afnemers van zijn schilderijen. Tot slot wordt een toelichting op zijn schildertechniek gegeven. Door deze bredere opzet wordt de zeeschilder in een kunsthistorische context geplaatst die verder gaat dan alleen een stilistische toewijzing tot een bepaalde school. Daardoor is een kunsthistorisch rijkgeschakeerd beeld ontstaan van het leven en werken van Schotel. Met betrekking tot de eigentijdse denkbeelden over de zeeschilderkunst blijft de informatie beperkt tot deze specifieke schilder en zijn werkzame periode en wordt geen inzicht verschaft in de 19de-eeuwse zeeschilderkunst als geheel.

Naar vier zeeschilders die werkzaam waren in de tweede helft van de 19de eeuw is kunsthistorisch onderzoek gedaan. Het leven, oeuvre en de werkkring van Hendrik Willem Mesdag, als schilder en als cultureel ondernemer, is al tientallen jaren onderwerp van veelsoortig onderzoek.[10] Over Betzy Berg (1850-1922), een leerlinge van Mesdag, verscheen in 2000 een monografie.[11] Hierin wordt onder meer de invloed geschetst van Mesdag op de stijlontwikkeling van deze zeeschilderes. Deze twee studies behandelen vooral de zeeschilderkunst in de laatste decennia van de 19de eeuw. In een publicatie uit 1998 over twee zeeschilders uit dezelfde periode, Johan Frederik Schütz (1817-1888) en zijn zoon Willem Johannes Schütz (1854-1933), wordt ook in grote lijnen aandacht besteed aan de ontwikkeling van de zeeschilderkunst gedurende de gehele 19de eeuw.[12] Hierin worden negen zeeschilders op stilistische gronden met elkaar in verband gebracht binnen de stromingen van de Romantiek, het realisme en impressionisme en de Haagse School. Er wordt echter ook een aantal niet-gespecialiseerde zeeschilders besproken. De selectie van de schilders is waarschijnlijk tot stand gekomen op basis van de onderwerpkeuze, zee en schepen, maar dit wordt niet nader toegelicht. Dit overzicht van de 19de-eeuwse zeeschilderkunst is traditioneel van opzet en summier uitgewerkt en het biedt daardoor geen nieuwe inzichten.

In de publicaties over de 19de-eeuwse zeeschilderkunst ontbreekt dus een uitgebreid en representatief overzicht van namen. De selectie van zeeschilders en hun werken blijkt mede afhankelijk te zijn van een kunsthistorische, dan wel een maritiem-historische benadering van het onderzoeksterrein. Dit geeft een vertekend en onvolledig beeld van wie in deze periode als gespecialiseerde zeeschilders kunnen worden beschouwd. Voor dit onderzoek is voor het eerst

---

[10] Over Mesdag zijn vanaf 1981 meerdere studies en oeuvrecatalogi gepubliceerd door onder anderen Johan Poort, de oprichter van de Mesdag Documentatie Stichting. Door deze stichting werd tussen 1979 en 2004 informatie en documentatie over Hendrik Willem Mesdag verzameld en toegankelijk gemaakt onder meer via publicaties en tentoonstellingen. Tegenwoordig is de Mesdag Documentatie Stichting ondergebracht bij het RKD in Den Haag. Zie ook: Dijk 2015, over de positie en de rol van Mesdag als kunstenaar, verzamelaar en ondernemer in de laat 19de-eeuwse culturele kringen van Den Haag.

[11] Bell 2000.

[12] Platier-van Engeland 1998, zie: p. 31-41, 'De ontwikkeling van de zeeschilderkunst in Nederland tot 1920'. Hiervoor is onder meer gebruikgemaakt van Erftemeijer 1989.

vastgesteld wie de specialisten waren in de zeeschilderkunst van de 19de eeuw. Dit heeft een corpus van 110 schilders opgeleverd die in de periode van 1800 tot 1900 in Nederland werkzaam waren en vrijwel uitsluitend de onderwerpen zee en/of schepen in hun oeuvre hadden: de *Referentielijst van zeeschilders* (Bijlage 1).

In de huidige kunsthistorische literatuur over de 19de-eeuwse zeeschilderkunst gaat de meeste aandacht uit naar de stilistische positionering van de schilderijen. Voor dit onderzoek zijn met betrekking tot de 19de-eeuwse zeeschilderkunst nieuwe invalshoeken gebruikt om het genre in de eigentijdse kunsthistorische context te plaatsen. Naast het perspectief op hun specialisme van de zeeschilders zelf, zijn ook de opvattingen onderzocht van andere kunstschilders op de kunstenaarsverenigingen Pictura, Arti et Amicitae en Pulchri Studio, in respectievelijk Dordrecht, Amsterdam en Den Haag, en van de kunstrecensenten naar aanleiding van de *Tentoonstelling van Levende Meesters* die plaatsvond in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag, tussen 1808 en 1900.[13]

Voor een doorgronding van de zeeschilderkunst in een bredere culturele context zijn de onderzoeksresultaten en overige contemporaine bronnen met betrekking tot het maritieme cultureel erfgoed, getoetst aan het theoretische kader van het cultuurnationalisme. Maritiem cultureel erfgoed is hier gedefinieerd als het geheel van de productie en verspreiding van kunst en kennis op het terrein van het zeevaartverleden van Nederland, zoals dat is overgeleverd door de overheid en particulieren.[14]

Het begrip cultuurnationalisme werd in Nederland voor het eerst omschreven door historicus Jan Bank in 1989, die het toen nog formuleerde als cultureel nationalisme. Bank wees op de doelbewuste inzet in de 19de eeuw van cultuuruitingen, zoals monumenten en beeldhouwwerken, ter bevordering van nationalistische gevoelens.[15] In de jaren 90 werkte literatuurhistoricus Joep Leerssen dit verder uit en hij stelde dat kunstenaars en intellectuelen van cruciaal belang zijn bij de ontwikkeling en verspreiding van nationalistische (zelf-) beelden en ideeën. In 2006 formuleerde Leerssen een methode waarmee de, hoofdzakelijk letterkundige, activiteiten en de reikwijdte van het cultuurnationalisme binnen de maatschappij geanalyseerd kunnen worden. Hierbij werd de samenvattende term 'het nationale denken' geïntroduceerd, een brede opvatting van alle culturele activiteiten die kenmerken dragen van de verschijnselen nationalisme, nationaliteit, nationale

[13] De keuze voor de(ze) kunstenaarsverenigingen en de kunstkritieken die verschenen naar aanleiding van de *Tentoonstelling van Levende Meesters*, wordt in de betreffende hoofdstukken onderbouwd.
[14] Voor de definitie van maritiem cultureel erfgoed heb ik gebruik gemaakt van de betekenis van het begrip cultuur zoals gedefinieerd voor de *Encyclopedia of Romantic Nationalism in Europe* (ERNiE) (Leerssen 2017).
[15] Bank 1990. Bank baseerde zich onder meer op het werk van Thomas Nipperdey, een Duitse historicus, gespecialiseerd in de periode 1800-1918 in de geschiedenis van Duitsland: 'Auf der Suche nach Identität: Romantischer Natonalismus', *Nachdenken über die deutsche Geschichte*, München 1986, en op Niek van Sas, Nederlandse historicus, gespecialiseerd in de periode van circa 1750-1900 in de geschiedenis van Nederland en West-Europa: 'Vaderlandsliefde, nationalisme en vaderlands gevoel in Nederland, 1770-1813', Tijdschrift voor Geschiedenis 102(1989).

identiteit en nationaal karakter. Het begrip cultuur wordt door hem gebruikt in de betekenis van het geheel van de productie en verspreiding van kunst en kennis.[16] Dit impliceert dat ook de zeeschilderkunst als cultuuruiting binnen het cultuurnationalisme kan worden bestudeerd.

In dit proefschrift wordt voor het eerst onderzocht of het genre van de zeeschilderkunst in de 19de eeuw een rol heeft gespeeld bij het versterken van een gevoel van nationale identiteit. Dit betekent niet alleen een aanvulling op de bestaande kennis over de werking van beeldende kunst binnen de ontwikkeling van het nationalisme, maar ook wordt aangetoond dat de zeeschilderkunst in de 19de eeuw kan worden gezien als een specifiek Nederlandse vorm van cultivering van het verleden.

'Maritieme kunst' of zeeschilderkunst

Wat opvalt bij het bestuderen van de zeeschilderkunst, is dat het niet eenduidig is onder welke noemer dergelijke schilderijen worden ondergebracht. Met betrekking tot schilderijen waarin de zee en schepen het hoofdthema vormen, is namelijk een scala aan termen in omloop. Dit wordt treffend geïllustreerd aan de hand van de variatie aan titels van de lezingen, die werden gehouden op een symposium op de Vrije Universiteit in Amsterdam in 2015. De bijeenkomst droeg de naam *Marines op de vrije markt: zeeschilders in de Gouden Eeuw*. In de verschillende lezingen kwamen achtereenvolgens "het maritieme penstuk", "zee- en binnenwaterschilders", "zeestukken", "marineschilderijen" en de "maritieme kunst" aan de orde.[17] Op het symposium waren kunsthistorici en in de zeevaartgeschiedenis gespecialiseerde historici aan het woord, die deze groep schilderijen allemaal vanuit hun eigen discipline benaderden. Die twee invalshoeken verklaren slechts voor een deel het gebruik van de verschillende termen, want de aanwezige kunsthistorici waren onderling ook niet eenduidig in de keuze van hun terminologie. Voor deze studie is daarom onderzocht welke term het meest toepasselijk is voor deze schilderijen en hoe het genre kan worden gedefinieerd.

Overeenkomstig met het symposiumprogramma, tonen ook de algemene kunsthistorische naslagwerken en studies over de schilderkunst een variatie aan termen, zoals marine, zeegezicht, zeeschilderkunst en zeeschilder.[18] Met deze terminologie was ik vertrouwd vanuit mijn studie

---

[16] Leerssen 1999.
Leerssen 2006.
[17] Het symposium was georganiseerd door de Vrije Universiteit Amsterdam, Faculteit der Geesteswetenschappen, in samenwerking met de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis, en vond plaats op 16 december 2015.
[18] Marius 1920, p. 69-74.
Thieme-Becker 1907-1952.
Scheen 1969/1970.
Knoef 1947, p. 271.
Turner 1996, lemma *marine painting*.
Sillevis 2007.

kunstgeschiedenis. De verbinding van het adjectief maritieme aan de schilderkunst was mij echter onbekend, totdat ik in 2004 in het Scheepvaartmuseum ging werken. Daar bleek de aanduiding zeeschilderkunst niet te worden gebruikt, maar behoorden alle schilderijen tot de deelcollectie 'maritieme kunst'.[19] Dat zorgde voor verwarring, want waar mijn collega's 'maritieme kunst' zagen, keek ik naar zeeschilderkunst en als ik meende met 'maritieme kunst' te maken te hebben, vonden zij dat er te weinig schepen op het schilderij stonden. Over wat 'maritieme kunst' dan was en of die zich verder uitstrekte dan alleen de schilderkunst, kon geen overeenstemming worden bereikt. Bovendien vroeg ik mij af hoe en sinds wanneer de term 'maritieme kunst' een gangbaar begrip is geworden.

Tot en met de 19de eeuw bleek in Nederland het bijvoeglijk naamwoord maritiem of maritieme, uitsluitend gebruikt te worden met betrekking tot de zee en de zee- of scheepvaart en werd het niet gecombineerd met een kunstvorm.[20] De vroegst aangetroffen vermelding van het adjectief maritiem(e) in verband met de beeldende kunst dateert uit het begin van de 20ste-eeuw. In een krantenadvertentie uit 1910 van veilinghuis H.G. Bom te Amsterdam, werd een "Maritieme Kunst-Veiling" aangekondigd van voorwerpen met betrekking tot de scheepvaart en de handel. Tijdens deze veiling zouden niet alleen oude en moderne schilderijen worden aangeboden, maar ook scheepsmodellen, scheepsbenodigdheden, instrumenten en curiosa.[21] 'Maritieme kunst' werd door Bom breed opgevat en de term blijkt voor hem niet alleen van toepassing te zijn geweest op de beeldende kunst, maar ook op gebruiksvoorwerpen en modellen.

Pas in het midden van de 20ste-eeuw werd de term, zij het met enig voorbehoud, uitsluitend aan de schilderkunst gekoppeld door Pierre Janssen (1926-2007), destijds museumdirecteur en een invloedrijk "kunstverteller" op radio en televisie. In 1951 noemde hij de term ""maritieme" schilderkunst" in een artikel in de krant.[22] Daarmee refereerde hij aan de bloei van de zeeschilderkunst in de 17de eeuw en aan de illustere admiraal Michiel de Ruijter (1607-1676), wiens

---

[19] De plaatsing tussen enkele aanhalingstekens van de term maritieme kunst ('maritieme kunst') geeft aan dat opvatting van de inhoud van deze categorie in de beeldende kunst subjectief is.

[20] Sijs 2010, geraadpleegd 19-10-2016. Maritiem of maritieme, is ontleend aan het Frans (*maritime*) en het Latijn (*maritimus*) en betekent 'betreffende de zee'. Bijvoorbeeld: 'maritieme autoriteiten', een instantie die zich bezighoudt met de regelgeving rond scheepvaart, of: 'maritiem woordenboek', een woordenboek met zeevaart- en scheepstermen.

[21] *De Telegraaf*, 10-3-1910.
De Telegraaf, 13-7-1939. Een later voorbeeld van een ander soort gebruik van de term 'maritieme kunst' is een bundel zeemansliedjes, die in 1939 verscheen onder de titel *De zingende walvisch*. In de krant werd de uitgave besproken als "maritieme poëzie".

[22] *Het Vrije Volk*, 1-6-1951. Het artikel gaat over een initiatief van de marine met het doel om de zeeschilderkunst nieuw leven in te blazen. Acht schilders werden met vaartuigen meegestuurd, maar volgens Janssen was de oogst mager. Hij kon niet anders dan concluderen dat het genre niet meer bestond: "Met Michiel den Bestevaer rust de "maritieme" schilderkunst dan ook in een praalgraf.". Janssen spreekt in de overige tekst alleen nog van zeeschilderkunst, wat het uitzonderlijke gebruik van de combinatie van termen bevestigt.

optreden in de zeeoorlogen destijds in belangrijke kunstwerken is vastgelegd. Het is opmerkelijk dat Janssen het woord maritieme tussen aanhalingstekens plaatst. Hij geeft daarmee aan dat hij de term in combinatie met de schilderkunst slechts bij uitzondering gebruikt.

Al snel na Janssens artikel verscheen de term 'maritieme kunst' echter in aankondigingen van de twee grootste Nederlandse scheepvaartmusea. Het Amsterdamse Scheepvaartmuseum adverteerde in 1952 voor een tentoonstelling van "Historische scheepsmodellen, maritieme schilderijen en prenten" en het Maritiem Museum Rotterdam meldde in 1954 de expositie "Rotterdam en de zee. 17de-eeuwse maritieme kunst.".[23] In tegenstelling tot Pierre Janssen, combineerden deze maritiem-historische musea onbekommerd, want zonder aanhalingstekens, de termen maritieme en kunst in de communicatie met het potentiële publiek.

Als gevolg van de viering in 1975 van het 700-jarig bestaan van de stad Amsterdam, met een parade van historische zeilschepen en vaartuigen, kwam in de jaren 80 in Nederland het gebruik van de term 'maritieme kunst' nog meer in zwang. Ook een museum zonder directe maritieme signatuur, bijvoorbeeld het Dordrechts Museum, kondigde een tentoonstelling aan van "maritieme kunst uit eigen bezit".[24] De term raakte ingeburgerd in de Nederlandse cultuur, meer op basis van een gevoel van eigenheid dan dat precies duidelijk was wat het inhield.

'Maritieme kunst' blijkt dus een containerbegrip te zijn geworden, inhoudelijk rekbaar en meer kunstvormen omvattend dan alleen de zeeschilderkunst. Voor de 19de eeuw is het een anachronisme en het is daarom binnen het kader van dit onderzoek hierna verder buiten beschouwing gelaten. In dit proefschrift worden uitsluitend de termen zeeschilder en, daaruit volgend, zeeschilderkunst gebruikt, omdat uit de 19de-eeuwse bronnen blijkt dat dit de gangbare aanduidingen waren.[25]

---

[23] *De Waarheid*, 26-3-1952.
Algemeen Handelsblad, 13-12-1954.
[24] *De Telegraaf*, 15-3-1980.
NRC Handelsblad, 12-8-1987.
Nieuwsblad van het Noorden, 6-10-1989.
Het Reformatorisch Dagblad, 25-10-1989.
NRC Handelsblad, 21-8-1991.
De Telegraaf, 31-1-1992.
De Telegraaf, 13-5-1994.
[25] Dit blijkt bijvoorbeeld uit de formulieren die Johannes Immerzeel in de jaren 40 van de 19de eeuw verspreidde onder schilders ten behoeve van zijn naslagwerk, zie: RPKA, Vraagpunten Immerzeel. Deze formulieren geven directe informatie over hoe de zeeschilders zelf hun specialisatie zagen. Immerzeel stelde de vraag: "Welk is, als Schilder, uw vak?" en van de zeeschilders die het formulier ingevuld terugstuurden, antwoordden de meesten: zeeschilder. Varianten daarop waren bijvoorbeeld: "Water en Schepen schilderen" (Van den Blijk), "Zee en Waater gezigte zoo binne als buyte Waters" (Boshamer), "Waters met Scheepen" (Gruyter jr.), "zeevak" (J.H. Koekkoek) en "het zee schilderen in het algemeen" (Plügger).
Zie ook: KB, inventarisnummer 135 B 239, brief van J.C. Schotel aan A. Teerlink, 5-5-1837. De brief werd door Schotel ondertekend met "Zee-Schilder".
In de grafsteen van Betzy Berg staat haar specialisatie, "zeeschilderes", gebeiteld.

Definiëring van de zeeschilderkunst

Behalve de verschillende aanduidingen van het genre, bestaan er ook meerdere opvattingen over wat de zeeschilderkunst inhoudt. In de algemene kunsthistorische literatuur wordt het beschouwd als een zelfstandig specialisme, zonder nadere definiëring, en vaak ook als een vorm van landschapschilderkunst. Een voorbeeld van de verwarrende situatie is de benoeming en definitie van het genre in *Nineteenth-Century European Art* uit 2006 van Petra ten -Doesschate Chu: "*Seascape. View of the sea, with or without boats (if boats dominate, we speak of marine painting*)."[26] De zeeschilderkunst is hier opgenomen in een overzicht van onderwerpen en stijlvormen van de landschapschilderkunst, maar dit blijkt geen recht te doen aan de variatie van onderwerpen. Uit de specialistische literatuur op het gebied van de zeeschilderkunst kan beter worden afgeleid, hoewel soms ook slechts tot op zekere hoogte, wat onder het genre wordt verstaan. De zeeschilderkunst blijkt, in zowel de naslagwerken als in de uitvoeriger studies, vaak te worden gebruikt als een documentaire bron voor de maritieme geschiedenis.

Het eerste lexicon van zeeschilders is de *Dictionary of Sea Painters of Europe and America* van Edward Archibald uit 1980 (herzien in 2000). Hierin wordt een overzicht gegeven van Europese en Amerikaanse zeeschilders van de 16de tot en met de 20ste eeuw. De namen van alle zeeschilders in de collecties van het *National Maritime Museum* in Greenwich, Londen, en in musea van over de hele wereld werden door Archibald opgenomen, mits hun werk in zijn ogen van professionele kwaliteit was en men over voldoende informatie beschikte.[27] Wat 'professionele kwaliteit' precies inhield en wanneer de hoeveelheid informatie over een kunstenaar voldeed, wordt in dit voorwoord niet toegelicht. Uit de door Archibald geschreven inleiding blijkt echter, dat de documentaire waarde van het oeuvre op maritiem-historisch en scheepsbouw-historisch gebied, het feitelijke criterium was voor de opname in het lexicon. Deze invalshoek wordt extra duidelijk door de toevoeging van een aantal hulpmiddelen aan het boek voor de datering en identificatie van afbeeldingen, zoals de aanwijzingen voor historische scheepsvlaggen, scheepstypes en scheepsbouwkundige ontwikkelingen en de afbeeldingen van historische gebeurtenissen.[28] Stijlen en kunsthistorische stromingen komen in het lexicon niet aan de orde en een definiëring van het behandelde type

---

De aanduiding 'marine' ben ik in de bronnen slechts één keer tegengekomen, zie: [anoniem] 1861.

[26] Heteren 2000, p. 7, 61, 73. Hier wordt de zeeschilderkunst als een zelfstandig specialisme behandeld. Huebner 1942, p. 80, 82-85. Hier wordt de zeeschilderkunst in het hoofdstuk "Landschap" behandeld. Chu 2006, p. 190. Ten-Doesschate Chu is hoogleraar aan de Amerikaanse Seton Hall University (NJ) en gespecialiseerd in de 19de-eeuwse kunstgeschiedenis.

[27] Archibald 1980/2000, p. 9-10.
Archibald was van 1952 tot 1984 conservator van de schilderijencollectie in het *National Maritime Museum* (NMM) in Greenwich, Londen. Hij had zich ten doel gesteld om de *Dictionary* zo compleet mogelijk te maken.

[28] Ibidem, p. 11-13. De inleiding die Archibald schreef voor de uitgave uit 1980 is in een vrijwel ongewijzigde vorm overgenomen in de nieuwe uitgave van de *Dictionary* uit 2000.

schilderijen ontbreekt. Archibalds interesse ging namelijk in eerste instantie uit naar de maritieme geschiedenis en die diende zo accuraat mogelijk te zijn uitgebeeld.

Een hiervan afwijkende benadering van de zeeschilderkunst wordt gehanteerd in het enige andere naslagwerk met betrekking tot zeeschilders, de *Dictionary of Marine Artists* van Dorothy en Marion Brewington uit 1982.[29] Meer dan Archibald waren de Brewingtons geïnteresseerd in de kunsthistorische aspecten van het leven, de opleiding en de loopbaan van de "marine artist". De auteurs pasten bovendien ruimere criteria toe op de maritieme inhoud van afbeeldingen. Een kunstenaar kwam voor opname in het lexicon in aanmerking als deze zich had beziggehouden met het tekenen of schilderen van vaartuigen en zee-, kust- en havengezichten, uitgevoerd in een figuratieve stijl. Daarbij richtten zij zich vooral op de *pierhead painters*, kunstenaars die zich in de 18de en 19de eeuw toelegden op het tekenen van scheepsportretten in havens. Hieruit spreekt een voorkeur voor kunstwerken met een aanwijsbare documentaire waarde. Een nadere definiëring van de zeeschilderkunst als genre wordt overigens niet door de auteurs gegeven.

Een invalshoek die overeenstemt met die van Archibald, is te vinden in *Kunst in het kielzog. Het maritieme leven in de Nederlandse kunst*. Hierin is een maritiem-historische benadering grotendeels bepalend voor de selectie van kunstwerken en voor de opsomming van kunstenaarsnamen. Deze uitgave bij de gelijknamige tentoonstelling in *Musée de la Marine* in Parijs in 1989-1990, bevat twee artikelen over de algemene en de sociaal-economische geschiedenis van de scheepvaart in Nederland. Een derde artikel, met de titel 'Nederlandse maritieme kunst door de eeuwen heen', van de hand van Antoon Erftemeijer, vormt het hoofdbestanddeel van het boek. De auteur geeft een chronologisch en globaal overzicht van het onderwerp scheepvaart binnen de kunstnijverheid, de beeldhouwkunst en de schilder-, prent- en tekenkunst in de Nederlandse kunstgeschiedenis. De behandelde periode loopt vanaf circa 1600 tot en met de 20ste-eeuw, waarbij de nadruk ligt op de 17de eeuw.[30] Voor de aanduiding van de werken wordt de term 'maritieme kunst' gebruikt en wordt de volgende definitie gegeven van wat eronder moet worden verstaan: alle schilderijen, prenten en tekeningen waarop de zee en schepen de beeldbepalende elementen zijn of

---

[29] Brewington 1982, p. VII-XI. Ondanks de nadruk op de afgebeelde schepen, hanteren deze auteurs de aanduidingen *marine painting* en *sea painters*, wat wij zouden vertalen met de termen zeeschilderkunst en zeeschilders, en niet de term *maritime*, die in het Engelse taalgebied gangbaar is voor zaken met betrekking tot de scheepvaart.
Dorothy en Marion Brewington schreven gezamenlijk de catalogus van de collectie zeeschilderkunst van het Peabody Essex Museum in Salem, MA (1968). Dorothy Brewington stelde later alleen de catalogus samen van de collectie schilderijen en tekeningen van het Mystic Seaport Museum in Mystic, CT (1982).

[30] Bellec 1989, p. 47-153. De publicatie bevat ook een bibliografie, een kunstenaarsindex en een catalogus van de tentoonstelling.
Antoon Erftemeijer is kunsthistoricus en was ten tijde van de productie van de tentoonstelling en van het boek werkzaam als conservator bij het Frans Halsmuseum in Haarlem. In 2012 verzorgde hij de samenstelling van de tentoonstelling en de uitgave van de gelijknamige begeleidende publicatie: *Naar zee. De zee in de Nederlandse kunst sinds 1850*, in De Hallen Haarlem, 15 juni – 2 september 2012, te Haarlem.

daarmee in relatie kunnen worden gebracht. Hoewel Erftemeijer aandacht besteedt aan de kunsthistorische achtergrond en een 'neutrale' definiëring van het genre formuleert, berust de keuze van de kunstenaars bij deze auteur net als in bovengenoemde publicaties op de maritiem-historische inhoud van individuele werken.

Archibald, Brewington en Erftemeijer zijn weliswaar allen gericht op de weergave van de scheepvaart in de beeldende kunst, maar ze hanteren elk een andere terminologie, een persoonlijke benadering of definiëring en ze presenteren als gevolg daarvan, met overlappingen, een verschillende groep (Nederlandse) schilders. Het criterium voor de beoordeling van de kwaliteit van de kunstwerken is bij alle auteurs de correcte weergave van de nautische aspecten van de scheepvaart en de maritiem-historische thema's. De schilderijen worden, kortom, gezien als illustratiemateriaal bij de maritieme geschiedenis. Wanneer er, zoals hier, sprake is van een overwegend maritiem-historische benadering wordt de zeeschilderkunst mijns inziens slechts fragmentarisch en thematisch belicht. Dit levert een eenzijdig en beperkt beeld op van de (Nederlandse) zeeschilderkunst, met een onvolledig overzicht van zeeschilders als resultaat.

De kunst- en maritiem-historische benaderingen van de Nederlandse zeeschilderkunst in de genoemde publicaties, zijn eveneens terug te vinden in de meer diepgaande studies naar het genre, die overigens uitsluitend betrekking hebben op de ontwikkelingen in de late 16de- en de 17de eeuw. In die periode was er een directe relatie tussen de ontwikkeling van de welvaart van de Hollandse Republiek als maritieme natie en de zeeschilderkunst, mede door opdrachten die werden gegeven vanuit de kringen van de admiraliteit en de koopvaardij. Omdat de 17de-eeuwse zeeschilderkunst een belangrijke inspiratiebron vormde voor het genre in de 19de eeuw, is het voor dit onderzoek relevant om een definiëring van het genre voor deze periode nader te bekijken.

In dit kader is het overzichtswerk *Die Holländische Marinemalerei des 17. Jahrhunderts* van Laurens Bol uit 1973 van groot belang. Dit standaardwerk bevat meer dan 80 namen van schilders uit de Noordelijke Nederlanden en een indeling, waarin de stilistische ontwikkeling van de zeeschilderkunst in die periode uiteen wordt gezet.[31] De auteur licht in het voorwoord toe wat hij in dit boek verstaat onder het "*Marinebild*", het zeegezicht, door een opsomming te geven van de verschijningsvormen van watervlakten en van de schepen die men daarop kan aantreffen. Ook grote rivieren, meren, strandgezichten, havens, redes en stadsgezichten met schepen rekent hij mee in deze brede definitie van het genre. Voor Bol is slechts de weergave van "Schiffen auf dem Wasser" al kenmerkend, wat een opvatting van het genre is die mijns inziens recht doet aan de vele varianten

[31] Bol 1973.
Bols uitgave kan gezien worden als een voortzetting en uitbreiding van de eerste gepubliceerde overzichtsstudie van de 17de-eeuwse Nederlandse zeeschilderkunst door Fred Willis uit 1912. Willis had als doel de ontwikkeling van zeeschilderkunst te schetsen.

van de 17de-eeuwse zeeschilderkunst en ook aansluit bij de 19de eeuw. Een nadrukkelijk maritiem-documentaire waarde van het kunstwerk lijkt bij hem van minder belang te zijn, terwijl de reeds genoemde auteurs hieraan juist veel waarde hechten. Deze ruime definiëring van Bol levert een groot arsenaal aan beoefenaren op.

In de tentoonstellingscatalogus *Lof der zeevaart. De Hollandse zeeschilders van de 17de eeuw*, van Jeroen Giltaij en Jan Kelch uit 1997, wordt weer een andere, engere definiëring van het genre gebruikt. Dat verklaart mede waarom in het hierin opgenomen overzicht 49 Noord-Nederlandse zeeschilders worden genoemd, in plaats van de meer dan 80 van Bol.[32] De catalogus verscheen bij de eerste omvangrijke tentoonstelling over de Nederlandse 17de-eeuwse zeeschilderkunst die in Europa werd georganiseerd. De selectie voor de expositie vond plaats op basis van "een beeld" van de zeeschilderkunst, dat niet concreet wordt beschreven maar waarbij meer aandacht naar de zee uitging dan bij Bol. In de uitgave zijn zowel een kunsthistorische als een maritiem-historische benadering van het genre aanwezig. De biografische gegevens van de schilders zijn opgenomen, de techniek van de penschildering wordt behandeld en de iconografie van het zeestuk, evenals de benaming en scheepstypen uit de 17de eeuw en de waarde van het zeestuk als historische bron voor de maritieme geschiedenis.

Samenvattend kan worden gesteld dat in voornoemde publicaties verschillende definiëringen en benamingen worden gebruikt van wat onder de zeeschilderkunst wordt verstaan. Afhankelijk van de benadering vanuit de kunst- en/of maritieme geschiedenis is de representatie van de scheepvaart hierbij vaak, maar niet altijd, een belangrijk criterium. Om het genre te kunnen onderzoeken, dient echter duidelijk te zijn wat de zeeschilderkunst omvat. Voor deze studie is daarom de definiëring als uitgangspunt genomen, die wordt gehanteerd door het Nederlands Instituut voor Kunstgeschiedenis/Rijksbureau voor Kunsthistorische Documentatie (RKD) voor de term "marine (als genre)" in het registratiesysteem voor de beelddocumentatie, namelijk: "een groep voorstellingen, zoals 'zeegezichten' en 'riviergezichten (overwegend water)'. Onder 'zeegezichten' worden verstaan

[32] Giltaij/Kelch 1996.
Voorafgaand aan de tentoonstellingscatalogus van Giltaij/Kelch, verscheen in 1990 *Mirror of Empire. Dutch marine art of the seventeenth century* van George Keyes. Hierin komen 24 zeeschilders aan de orde. Deze schilders waren volgens de samenstellers van de tentoonstelling bepalend voor de ontwikkeling van de Nederlandse 17de-eeuwse zeeschilderkunst. Ze beperkten zich bij hun selectie tot afbeeldingen van de Nederlandse wateren. In de inleidende essays wordt een nadrukkelijk verband gelegd met de zeevaartgeschiedenis van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden.
Naast deze overzichtswerken zijn over enkele 17de-eeuwse zeeschilders monografieën verschenen, bijvoorbeeld: Russell 1983, over Hendrick Cornelisz. Vroom (1566-1640); Kelch 1971, over Simon de Vlieger (1600-1653); De Beer 2002, over Ludolf Bakhuizen (1630-1708); Robinson 1990, oeuvrestudie en -catalogus over Willem van de Velde (I) (1611-1693) en zijn zoon Willem (II) (1633-1607); Daalder 2013, over de bedrijfsvoering van het atelier van de familie Van de Velde in Amsterdam en Londen.

voorstellingen, waarin zee, lucht en schip/schepen het onderwerp vormen. Daarnaast worden ook havengezichten, kustgezichten en zeeslagen hiertoe gerekend".[33]

Deze beschrijving vertoont sterke overeenkomsten met zowel de concrete maar wijdlopige omschrijving van de zeeschilderkunst door Bol, als met de neutrale en bondige definiëringen van Erftemeijer en Ten-Doesschate Chu. De beschrijving van het RKD is mijns inziens het meest geschikt om het genre als onderzoeksveld te begrenzen, omdat hierin alle beeldbepalende onderdelen van de zeeschilderkunst zijn samengebracht in een gespecificeerde en tegelijkertijd compacte formulering. De definiëring vormt tevens de basis van de ontsluiting van de biografische database RKDartists& op de onderwerpen zee en/of schepen in het oeuvre van kunstschilders en is het belangrijkste uitgangspunt bij mijn onderzoek naar welke schilders in de 19e eeuw in de zeeschilderkunst waren gespecialiseerd. De onderzoeksmethode die leidde tot de namenlijst van deze 110 werkelijke specialisten in het genre, de *Referentielijst van zeeschilders*, wordt gedetailleerd uiteengezet in Bijlage 1. De referentielijst is in de loop van het onderzoek een aantal malen getoetst op volledigheid, bijvoorbeeld door bestudering van de onderwerpkeuze van de deelnemende schilders aan de *Tentoonstelling van Levende Meesters*. In dit proefschrift wordt bij alle met de term zeeschilder aangeduide kunstenaars gerefereerd aan dit overzicht.

Vraagstelling

In de huidige literatuur zijn de omvang en de plaats van de zeeschilderkunst tussen de andere genres niet duidelijk. Bovendien komt niet of nauwelijks aan de orde hoe de zeeschilderkunst werd gezien in de eigen tijd, een aspect dat essentieel is voor een goed begrip van het genre. Hoe werd in de Nederlandse kunstwereld in de 19de eeuw over de zeeschilderkunst gedacht? Werd het als een zelfstandig genre beschouwd en, zo ja, wat waren de status en omvang ervan? Is er een verband tussen de opvattingen die over het genre bestonden en de (stilistische) ontwikkelingen binnen de zeeschilderkunst?

Gaandeweg het onderzoek is gebleken dat de zeeschilderkunst in de kunsttheoretische bronnen en in de opvattingen van zeeschilders, hun beroepsgenoten en in de kunstkritiek werd geassocieerd met een gevoel van nationale saamhorigheid. De zeeschilderkunst heeft in de 19de eeuw, behalve in de beeldende kunst als een traditioneel Hollands schildergenre, dus ook een plaats en betekenis gehad in de bredere context van het ontwikkelende cultuurhistorische besef en het nationale denken. Op welke wijze kan de zeeschilderkunst een bijdrage hebben geleverd aan de vorming van een nationale identiteit?

[33] RKD-explore/artists&, geraadpleegd 10-2-2014.

Bronnen

Om een zo gevarieerd mogelijke analyse te maken van de contemporaine receptie van de zeeschilderkunst in de 19e eeuw zijn tal van primaire bronnen gebruikt, waarvan een aantal nooit eerder is geraadpleegd. Het overzicht van de maritiem-culturele context van de zeeschilderkunst is samengesteld uit voorbeelden met betrekking tot (historische) scheepvaart uit de dichtkunst, literatuur, (maritieme) geschiedschrijving en materiële cultuur van de 19de eeuw.

Tot de bronnen die aanwijzingen geven over de opvatting van de zeeschilders van hun specialisme, behoren persoonlijke documenten zoals foto's, brieven, biografieën en autobiografieën. Voor het vinden van informatie over hun opleiding is gebruik gemaakt van de registratie van de leerlingen en leden, onderwijsreglementen, leerplannen, lesroosters, beleidstukken, notulen en verslagen van onderwijscommissies en docenten van de academies van beeldende kunsten in Amsterdam en Den Haag. Het oeuvre en de deelname van de zeeschilders aan de *Tentoonstelling van Levende Meesters* zijn onder andere onderzocht aan de hand van de catalogi van deze tentoonstellingen in hoofdzakelijk Den Haag, Amsterdam en Rotterdam. Daarnaast zijn zoveel mogelijk schilderijen, tekeningen en schetsboeken van de zeeschilders bekeken in de collecties van het Scheepvaartmuseum Amsterdam, het Maritiem Museum Rotterdam, het Rijksmuseum Amsterdam, het Stedelijk Museum Amsterdam, het Amsterdam Museum, het Gemeentemuseum Den Haag, Teylers Museum Haarlem, Museum Boijmans Van Beuningen Rotterdam, het Dordrechts Museum en het Stadsarchief Breda.

Het perspectief van andere kunstschilders en de positie van de zeeschilderkunst op de kunstenaarsvereniging zijn bestudeerd door middel van de reglementen, jaarverslagen, ledenregistratie en de catalogi van de ledententoonstellingen. Hiervoor de archieven geraadpleegd van de drie genoemde kunstenaarsverenigingen. Voor de opvattingen in de kunstkritiek zijn de recensies onderzocht die tussen 1808 en 1900 in diverse periodieken en tijdschriften werden gepubliceerd naar aanleiding van de *Tentoonstelling van Levende Meesters*. Voor de periode voorafgaand aan het verschijnen van de eerste kunstkritieken, zijn onder meer kunsttheoretische publicaties gebruikt uit de 17de- , 18de- en vroege 19de eeuw. Deze teksten vormen een belangrijke bron voor de kunstopvattingen van kunsttheoretici, kunstliefhebbers en kunstenaars. In de 19de-eeuwse kunstkritiek wordt hierop teruggegrepen.

Opbouw van het proefschrift

In het eerste hoofdstuk wordt de zeeschilderkunst in een cultuurhistorisch verband geplaatst en benaderd vanuit het theoretisch kader van het cultuurnationalisme. Er wordt onderzocht welke

betekenis de zeeschilderkunst, behalve in de beeldende kunst als een traditioneel Hollands schildergenre, heeft gehad in de context van het 19de-eeuwse nationalisme. Hierbij wordt ingegaan op welke wijze het genre een bijdrage kan hebben geleverd aan de vorming van de Nederlandse nationale identiteit. In hoofdstuk 2 worden de plaats en betekenis onderzocht van de zeeschilderkunst in de kunsttheoretische literatuur van voornamelijk de late 18de en het begin van de 19de eeuw. Hierdoor wordt meer licht geworpen op de status van de zeeschilderkunst en hoe het mogelijk was dat zo'n klein genre zich staande wist te houden in de Nederlandse kunstwereld van de 19de eeuw.

De hoofdstukken 3 en 4 zijn gericht op de zeeschilders zelf. In hoofdstuk 3 wordt de omvang van de 19de-eeuwse zeeschilderkunst ten opzichte van de overige schildergenres besproken en wordt duidelijk wie de zeeschilders waren. Aan de hand van een inventarisatie van de achtergrond, vorming en opleiding van de zeeschilder wordt onderzocht wat hun opvatting was van het genre. In het vierde hoofdstuk wordt het eigen perspectief van de zeeschilders op hun vak verder uitgewerkt aan de hand van hun productie voor de Tentoonstelling van Levende Meesters en een analyse van de onderwerpkeuze voor de schilderijen.

Hoofdstuk 5 concentreert zich op het gezichtspunt van andere kunstschilders. De opvattingen van het genre en de positie onder de beroepsgenoten worden bestudeerd via een beschouwing van drie kunstenaarsverenigingen. Door middel van een analyse van de verkooptentoonstellingen van het werk van de leden, wordt het aandeel van de zeeschilders op de kunstmarkt besproken. In hoofdstuk 6 wordt de invalshoek van de kunstkritiek behandeld. Hierin komen de beoordelingscriteria van de kunstrecensenten aan de orde in samenhang met de stijlontwikkelingen in de schilderkunst. Er wordt onderzocht of en in hoeverre de denkbeelden over de zeeschilderkunst in de kunsttheoretische literatuur van rond 1800, hebben standgehouden in de tentoonstellingsrecensies over de eigentijdse kunst in het verdere verloop van de 19de eeuw.

Hoofdstuk 1.

Cultuurnationalisme en de zeeschilderkunst

Inleiding

In de 19de eeuw bestond een sterke identificatie van de Nederlandse natie met schepen en de zee: een beeld dat verwees naar het maritieme verleden en naar de onlosmakelijke band van het land met het water. Voor een deel werd dit gevoed door de belangstelling voor het maritieme cultureel erfgoed, die het nationalisme in deze periode met zich meebracht. De zeeschilderkunst kan hiervan niet los worden gezien. In dit hoofdstuk zal daarom allereerst worden gekeken naar welke positie dit erfgoed innam binnen het 19de-eeuwse nationalisme. Vervolgens zal worden ingegaan op welke wijze de zeeschilderkunst een bijdrage kan hebben geleverd aan de ontwikkeling van een Nederlandse nationale identiteit.

De combinatie schilderkunst en nationalisme is een onderwerp dat in het Nederlandse kunsthistorisch onderzoek in de late 20ste-eeuw in de belangstelling stond, maar waar daarna niet veel aandacht meer voor was. In deze studie komt dit onderwerp opnieuw aan de orde. Doordat de zeeschilderkunst in de voorgaande onderzoeken werd gemarginaliseerd dan wel over het hoofd werd gezien, is nog niet eerder onderzocht hoezeer het genre in Nederland verbonden was met de aanwakkering van een nationaal gevoel. Binnen het kader van het Europese nationalisme was dit uitzonderlijk, want voor het bijbrengen van een besef van de eigen geschiedenis werd in de overige landen hoofdzakelijk de historieschilderkunst ingezet. De zeeschilderkunst als een vehikel voor vaderlandsliefde kan daarom worden beschouwd als een specifiek Nederlandse vorm van cultivering van het verleden.

Vanzelfsprekend werd door andere zeevarende naties in de 19de eeuw, en daarvoor, ook de zeeschilderkunst beoefend. Een cruciaal verschil is echter dat het genre elders niet voortkwam uit een eeuwenoude maritieme en economische geschiedenis en een direct daarmee samenhangende diepgewortelde en bovendien succesvolle artistieke traditie. Bij onderzoek naar de rol van kunst in de ontwikkeling van een nationaal besef, zal de bestudering van uitsluitend de zeeschilderkunst dan niet volstaan. Dat dit een andere aanpak vergt, blijkt uit de studie van Geoff Quilley naar de betekenis van maritieme onderwerpen in de Britse kunst voor het nationale denken. Hij stelt dat de "maritime visual culture" van grote invloed was op de ontwikkeling van de ideeën over de nationale identiteit van Engeland in de periode 1768-1829. Om dit aan te tonen bespreekt hij schilderijen en prenten die werden vervaardigd naar aanleiding van onder meer de reizen van James Cook (1728-1779) en de zeeslag bij Trafalgar in 1805.[34] Quilley werkt met een breed spectrum van afbeeldingen

[34] Quilley 2000. Quilley 2011.

in relatie tot de Britse scheepvaartgeschiedenis. Het grootste deel betreft voorbeelden uit de historieschilderkunst en andere figuurstukken, portretten, landschappen en etnografische prenten. In beperkte mate komt de zeeschilderkunst aan de orde, voornamelijk in de specifieke vorm van het kustaanzicht of het zeehistoriestuk.

Door middel van vergelijkend internationaal onderzoek naar het genre van de zeeschilderkunst, kunnen zowel de overeenkomsten als de typerend eigen artistieke tradities in verschillende landen worden bestudeerd.[35] Hierbij kan ook de betekenis van de zeeschilderkunst voor het 19de-eeuwse nationalisme in de overige zeevarende landen van Europa worden betrokken.

Cultuurnationalisme

De verschijnselen nationalisme en nationale identiteit in Europese landen bieden een rijk en complex onderzoeksterrein, dat sinds de jaren 80 van de 20ste eeuw intensief door historici uit verschillende disciplines wordt bestudeerd en bediscussieerd. De invalshoek voor de studies en publicaties is doorgaans politiek-staatkundig, sociologisch of letterkundig en kan meerdere eeuwen omvatten. Als onderzoeksmateriaal worden daarin hoofdzakelijk cartografische en, al dan niet geïllustreerde, geschreven bronnen gebruikt.[36]

De bestudering van bronnen uit het domein van de beeldende kunst, dus anders dan tekstuele bronnen, met betrekking tot de ontwikkeling van het Nederlandse nationalisme in de late 18de en de 19de eeuw, kwam toen ook onder kunsthistorici op gang. De gangbare visies met betrekking tot dit onderwerp zijn te vinden in onder meer de publicaties van Eveline Koolhaas-Grosfeld (1982, 1992 en 2010) en Ellinoor Bergvelt (1984). In deze kunsthistorische studies wordt vastgesteld dat de aanmoediging van de navolging van de 17de-eeuwse schilderschool een nadrukkelijk artistiek doel diende, namelijk de redding en ontwikkeling van de eigentijdse kunst.

---

[35] Zie bijvoorbeeld: Os 2008, p. 113-119. Henk van Os houdt hierin een pleidooi voor een Europese kunstgeschiedschrijving op basis van de onderwerpen in de schilderkunst.

[36] Binnen dit wetenschappelijke veld zijn twee richtingen te onderscheiden: de traditionalisten en de modernisten. De traditionalistische historici gaan van het idee uit dat van het nationalisme zoals dat zich in de 19de eeuw als politieke ideologie ontwikkelde, in de vorm van een nationaal bewustzijn, sporen aanwijsbaar zijn die teruggaan tot de Middeleeuwen. De modernisten zijn daarentegen van mening dat dit type nationalisme zich pas de laatste twee eeuwen heeft voorgedaan. Het is aangezwengeld door het Verlichtingsdenken, met de ideeën over het volk als soevereine eenheid, en het kwam na de val van Napoleon (1812, de catastrofale veldtocht naar Rusland) tot bloei, mede in reactie op de Franse alleenheerschappij die ten einde was gekomen. Een belangrijke voedingsbodem bood de Romantiek, een periode waarin het historisch besef gedijde en het gevoel voor het vaderland aangewakkerd werd. Het teruggrijpen op de geschiedenis werd een beproefde methode om de nationale saamhorigheid van een land te bestendigen. Zie bijvoorbeeld: Leerssen 2015, p. 161-163. Leerssen is een aanhanger van de modernistische richting, zie: p. 148-150 en Leerssen 1999.
Voor de bestudering van de totstandkoming van nationale identiteiten in Europa vanuit een traditionalistisch oogpunt, zie bijvoorbeeld: Jensen 2016 a. Voor een beschrijving van het academisch debat, zie aldaar: p. 11-15. Voor een studie met betrekking tot de Nederlandse nationale identiteit die is geïnspireerd door zowel de traditionalistische als de modernistische richting, zie bijvoorbeeld: Jensen 2016 b. Voor het academisch debat, zie aldaar: p. 12-16.

Volgens de auteurs zou slechts de historieschilderkunst met een bewust nationalistische intentie zijn geproduceerd.

In 1982 verschijnt het artikel van Koolhaas-Grosfeld over de schilderkunst als "nationale kunst", getiteld *Nationale versus goede smaak. Bevordering van nationale kunst in Nederland: 1780-1840*. Hierin beschrijft zij het pleidooi in de kunsttheoretische literatuur van rond 1800, voor de navolging door de eigentijdse kunstenaars van de Hollandse schilderkunst van de 17de eeuw en de nationalistische motieven en overwegingen die bij de auteurs hieraan ten grondslag lagen.[37] Als een vervolg hierop kan *Terug naar een roemrijk verleden. De zeventiende-eeuwse schilderkunst als voorbeeld voor de negentiende eeuw*, uit 1992 met mede-auteur Sandra de Vries, worden gezien. De invloed van het nationalistische gedachtengoed vinden de auteurs voornamelijk terug in het stimuleren van de schilderkunst, met name landschap en genre, en in de kunstzinnige opvoeding van het publiek. Er wordt uiteengezet hoe de discussie en waardering in de Nederlandse kunstwereld, in deze periode laveerde tussen een strikte navolging van de 17de-eeuwse schilderkunst en de ontwikkeling van een eigen variant hierop.[38]

In 2010 komt het thema opnieuw aan de orde in *De ontdekking van de Nederlander in boeken en prenten rond 1800*. Deze studie van Koolhaas-Grosfeld gaat over de rol van de prentkunst, met name de etnografische prenten die werden uitgegeven door de Amsterdamse boek- en prentuitgever Evert Maaskamp (1769-1834), die bekend stond als een patriot. Zij stelt de vraag of en hoe de kunstpraktijk, die wordt aangeduid met "beeldende middelen", een "constructieve bijdrage" heeft geleverd aan het natiebesef van Nederland. Met betrekking tot de vroege 19de-eeuwse schilderkunst is zij van mening dat dit niet kan worden vastgesteld: "Je kunt het vermoeden, maar meer ook niet." Want hoewel de schilders duidelijk zichtbaar de navolging van de 17de-eeuwse meesters nastreefden, kan door een gebrek aan expliciete bronnen waarin de intenties van de schilders zijn verwoord, er niet van uit worden gegaan dat zij hiermee vorm gaven aan een nationale identiteit. Dit zou volgens Koolhaas-Grosfeld alleen met zekerheid gelden voor de historiestukken van Jan Willem Pieneman (1779-1853), omdat daarop concreet de vaderlandse eer wordt verdedigd, zoals bijvoorbeeld te zien is op het schilderij *De prins van Oranje bij Quatre-Bras, 16 juni 1815* uit 1817-1818.[39]

Uit het onderzoek van Ellinoor Bergvelt uit 1984 naar het verzamelbeleid rond de eigentijdse kunst voor de nationale collecties van het Rijksmuseum en het Mauritshuis, komt een overeenkomstig beeld naar voren. Zij stelt vast dat de verwerving van schilderijen, zowel

---

[37] Koolhaas-Grosfeld 1982.
[38] Koolhaas-Grosfeld 1992.
[39] Koolhaas-Grosfeld 2010, p. 9.
RMA, Jan Willem Pieneman, *De prins van Oranje bij Quatre-Bras, 16 juni 1815*, 1817-1818, olieverf op doek, 54 x 77 cm., inventarisnummer SK-A-1520.

historieschilderkunst als de traditioneel Hollandse genres zoals stilleven en landschap, bovenal werden gewaardeerd en vervolgens aangekocht om esthetische en artistieke redenen. De museumdirecties streefden naar een volledig en kwalitatief hoogstaand overzicht van de eigentijdse schilderkunst in de collectie. Hoewel de criteria bij aankoop direct verband hielden met de navolging van de 17de-eeuwse schilderschool, concludeert de auteur dat nationale gevoelens nauwelijks sporen hebben nagelaten binnen het verzamelbeleid van de rijksmusea.

Een belangrijk moment in het onderzoek naar de toepassing van beeldende kunst in samenhang met natievorming, wordt gemarkeerd door de oratie van de Leidse historicus Jan Bank in 1989, getiteld *Het roemrijk vaderland. Cultureel nationalisme in Nederland in de negentiende eeuw*. Bank wijst op het doelbewuste gebruik van de beeldhouwkunst, architectuur, dichtkunst, toneelstukken, muziek en liederen voor de vorming van een nationaal besef.[40] Hierin wordt weliswaar de beeldhouwkunst behandeld, zoals de monumentale standbeelden van Rembrandt (1852) en Vondel (1867) beide door Louis Royer (1793-1868), maar blijft de schilderkunst buiten beschouwing.

De bredere cultuurhistorische benadering van het verschijnsel nationalisme, is sinds de vroege jaren 90 van de 20ste eeuw ook kenmerkend voor het onderzoek van literatuurhistoricus Joep Leerssen. Hij stelt dat voor een goed begrip van het (Europese) nationalisme, naast de politieke en sociale geschiedenis, de bestudering van cultuuruitingen noodzakelijk is. De rol van intellectuelen en kunstenaars acht hij van cruciaal belang bij de ontwikkeling van een nationaal besef en bij de verspreiding van ideeën en zelfbeelden.[41] De literatuur kent hij hierbij een hoofdrol toe. Met de bewerking en de uitgave van literaire en historische bronnen, de publicatie van historische dichtstukken en romans en het schrijven van kritische cultuur- en literatuurbeschouwingen, functioneerden de letterkundigen als sleutelfiguren binnen het 19de-eeuwse nationalisme. Naast taal en geschreven bronnen, onderscheidt Leerssen, deels in navolging van Bank, ook materiële cultuur en immateriële cultuurpraktijken als culturele deelgebieden, die in Europese landen ten dienste van het opwekken van een nationaal besef in praktische zin en bewust werden gecultiveerd. Voor dit actieve proces van cultivering hanteert hij het begrip cultuurnationalisme, een ”romantisch-culturele ondervariant van het nationalisme”. Voor de begrippen nationalisme, nationaliteit, nationaal karakter en nationale identiteit introduceerde hij de overkoepelende term “het nationale denken”.[42]

---

[40] Bank 1990. Oratie door Bank uitgesproken bij de aanvaarding van het hoogleraarschap in de Vaderlandse Geschiedenis op de Universiteit Leiden in 1989.
[41] Leerssen 2015, p. 151-152.
[42] Leerssen 2006, p. 12-14.
Leerssen 1999.
Leerssen 2015, p. 24.

In 2006 publiceerde Leerssen een methode, een “heuristisch sorteermiddel”, voor het in kaart brengen van de cultuurnationalistische aspecten van een samenleving en het functioneren ervan binnen de staats- en natievorming van een land.[43] De meest recente samenvatting van de sorteermethode voor cultuuruitingen is vormgegeven in *The cultivation of culture matrix* (Bijlage 5).[44] Hierin worden vier deelgebieden benoemd in de productie van kunst en kennis, waarop nationalistische activiteiten kunnen plaatsvinden. Ze zijn hierboven al even aangestipt: taal, tekstuele bronnen, materiële en immateriële cultuur. Deze vier categorieën van cultuuruitingen vinden in drie fasen van een oplopende intensiteit een uitwerking binnen de cultuurnationalistische praktijk: ten eerste de inventarisatie van het culturele erfgoed, ten tweede de inspiratie tot het gebruik van cultuurelementen in de eigentijdse culturele praktijk en ten derde het inzetten van cultuurelementen in het openbaar, met als doel het uitdragen en ondersteunen van een collectieve identiteit.[45]

In dit proefschrift zal blijken dat in de opvattingen van zowel kunsttheoretici, als zeeschilders, hun beroepsgenoten en kunstrecensenten, gedurende de gehele 19de eeuw een eensgezind idee aanwijsbaar is van de zeeschilderkunst als drager van nationale trots, in nauwe samenhang met het maritieme cultureel erfgoed. Om de plaats en de betekenis van de zeeschilderkunst in de context van het nationale denken nader te toetsen, is een overzicht samengesteld van uitingen van het maritieme cultureel erfgoed in 19de-eeuws Nederland. Hiermee is meer zicht ontstaan op het maatschappelijk verband waarin de zeeschilderkunst functioneerde en op het belang van het maritieme verleden bij de constructie van de Gouden Eeuw. Samen met de vaderlandse geschiedenis, was ook de maritieme geschiedenis van de 17de-eeuwse Republiek toegankelijk gemaakt. Het duidelijke thema van het schip en een watervlakte, maakte het kleine specialisme van de zeeschilderkunst, ten opzichte van de overige schildergenres, tot een sterke speler in de vertegenwoordiging van de nationale zaak.

Binnen het kader van het cultuurnationalisme vormen de verschijnselen zeeschilderkunst en het maritieme cultureel erfgoed daarom een onmisbare aanvulling op de cultuuruitingen historieschilderkunst en nationale geschiedschrijving, die reeds in de matrix voorkomen. Het overzicht moet worden beschouwd als een verkenning van de maritiem-culturele aspecten van de Nederlandse 19de-eeuwse samenleving. Het is in geen geval een complete en afgeronde inventarisatie van dergelijke cultuuruitingen. De plaats en betekenis van de 19de-eeuwse zeeschilderkunst binnen het cultuurnationalisme worden aansluitend op het overzicht apart

---

[43] Leerssen 2006, p. 169-172, Bijlage 1, *Het cultiveren van cultuur.*
Heuristische methode: niet-formele methode om volgens een bepaald criterium een niet precies bekend doel te bereiken op een onderzoekende en voortdurend evaluerende wijze.
[44] Leerssen 2017.
[45] Leerssen 2006, p. 169-172, Bijlage 1, *Het cultiveren van cultuur.*
Leerssen 2017, geraadpleegd 3-5-2018.

behandeld in de paragraaf Zeeschilderkunst als onderdeel van de materiële cultuur en verder uitgewerkt in de paragraaf De *branding* van Nederland.

Taal

De belangstelling voor het zeevaartverleden uitte zich onder meer in de inventarisatie van de terminologie uit de scheepvaartwereld die in het Nederlandse taalgebruik voorkomt. In de 19de eeuw werd aan dit verschijnsel, dat zich al eeuwenlang voordeed, aandacht besteed door letterkundigen. Een voorbeeld is predikant en amateur-taalkundige H.J.P. Sprenger van Eijk, die in 1835 zijn *Handleiding tot de kennis van onze vaderlandsche spreekwoorden en spreekwoordelijke zegswijzen, bijzonder aan de scheepvaart en het scheepsleven ontleend* uitbracht. Sprenger van Eijk verzamelde zelf spreekwoorden uit de literatuur en hij noteerde ze naar aanleiding van gesprekken die hij met iedereen voerde. In de jaren daarna volgden nog uitgaven met spreekwoorden en gezegden waarin het dierenrijk en het landleven voorkwamen, maar de bundeling van uitdrukkingen uit de scheepvaartwereld was zijn allereerste publicatie op dit gebied. Het gebruik in het dagelijks leven van de rijke verzameling van uitdrukkingen, spreekwoorden en gezegden die zijn ontleend aan de scheepvaart, toont de impact aan van het maritieme cultureel erfgoed op de immateriële cultuur.

Voor auteur en taalkundige Jacob van Lennep (1802-1868) diende de uitgave van Sprenger van Eijk mede als een inspiratiebron. Hij publiceerde in 1856 *Zeemans-woordeboek, behelzende een verklaring der woorden, bij de scheepvaart en den handel in gebruik en een opgave der algemeene wetsbepalingen, daartoe betrekkelijk, en der spreekwijzen, daaraan ontleend*. Het boek was een verbeterde en vermeerderde uitgave van *Seeman, behelsende een grondige uitlegging van de Neederlandse konst, en spreekwoorden, voor soo veel die uit de Seevaart sijn ontleend, en bij de beste schrijvers deeser eeuw gevonden werden*, van Wigardus à Winschooten uit 1681. De eerste uitgave van het boek van Winschooten betekende, samen met *Scheeps-bouw en bestier*, de scheepsbouwkundige en maritieme woordenlijst van Nicolaas Witsen uit 1671, het begin van een traditie in de samenstelling van zeemanswoordenboeken.[46] In de 19de eeuw werden ook zeemanswoordenboeken uitgebracht, die tevens als vertaalwoordenboeken voor professionele zeelieden functioneerden, zoals *Woordenboek der zee-, stoom- en scheepsbouwkundige termen in de Hollandsche, Fransche en Engelsche talen* van K.P. ter Reehorst, dat in 1845 in drie delen verscheen.

De belangstelling voor scheepvaartverwante terminologie bestond in de 19de eeuw echter ook bij een breder publiek dan alleen de zeeman. Van Lennep verklaarde in de inleiding van *Zeemans-woordeboek* zijn beweegredenen om met het werk van Winschooten aan de slag te gaan doordat hij een al jong gevoelde, buitengewone interesse had voor woordenboeken. Maar

[46] Beelen 2011, p. 27-29.

bovendien, schreef hij, "van zoo verre my heugt, [waren] zeegezichten, zeetochtjens, verhalen van zeegevechten en zeeavonturen, [mij] welkom en aangenaam". Die liefde voor de zee en de scheepvaart, was volgens hem van nature aanwezig bij geboren Nederlanders: "By elken Nederlander, immers by den zoodanige, die dezen naam niet uit kracht eener wet, maar uit hoofde zijner afkomst voert, bestaat, in meerdere of mindere mate, zekere ingenomenheid met het Zeewezen."[47]

Tekstuele bronnen

Met betrekking tot de nationaal-historische dichtkunst wordt Hendrik Tollens (1780-1856) beschouwd als de belangrijkste dichter van Nederland in de 19de eeuw, die bij een breed publiek bijzonder populair was. Ten tijde van de Franse overheersing werden zijn gedichten gezien als een verzetsdaad. Tollens ontving verschillende prijzen met zijn werk, zoals voor *Tafereel van den Vierdaagschen Zeeslag* uit 1807, een dichtstuk over een episode uit de Tweede Engels-Nederlandse zeeoorlog (1666), waarin admiraal Michiel de Ruijter het commando voerde over de Hollandse vloot.[48]

In 1821 schreef hij *Tafereel van de overwintering der Hollanders op Nova Zembla in de jaren 1596 en 1597*, een gedicht over de reizen naar de Noordelijke IJszee door Willem Barentsz en Jacob van Heemskerck en de pogingen om een noordelijke doorvaart te vinden. Vele kunstenaars lieten zich door het dichtstuk inspireren, waaronder ook schilders. In 1850 was een historiestuk met dit onderwerp op de Rotterdamse *Tentoonstelling van Levende Meesters* te zien. Zowel in de catalogusvermelding van het schilderij, als in de bespreking in de kunstkritiek werd direct aan Tollens' gedicht gerefereerd.[49] Een zijdelingse opmerking van de recensent maakt duidelijk hoe bekend zijn werk onder de bevolking was: "want van al de gepenseelde navolgingen van Tollens' dichtstuk, waar ieder Hollander iets uit van buiten kent, zagen wij er geen, dat ons zoo aangreep". Met de geschilderde weergave van het tafereel in het Behouden Huys, kwam het begin van het "Hollands glorie-tijdperk" voor hem tot leven.[50]

De betekenis van Tollens' oeuvre voor het nationale historische besef, komt nogmaals naar voren in een artikel in de *Kunstkronijk* van 1864, getiteld 'Het uitzeilen van Barends en Rijp, 18 mei

---

[47] Lennep 1856, p. VII-VIII.
[48] Leerssen 2016, lemma Hendrik Tollens.
[49] *Tentoonstelling van schilder- en kunstwerken*… Rotterdam 1850, catalogusnummer 201, Jan Hendrik van de Laar (1807-1874), *Een tafereel uit de overwintering der Hollanders op Nova Zembla*. Gevolgd door een fragment uit het gedicht van Tollens: "Reeds wordt het opzet rijp, o, gruwel! reeds besloten. In 't uiterst van het gebrek, om 't veege lijf te loten! Reeds stond de kroes gereed, die eerlang rond zou gaan… God dank! daar gaat een vonk van 't rijzend daglicht aan!"
[50] R. 1850, p. 55.

1596. Bij de schilderij van E. Koster', door W.J. Hofdijk. Het schilderij van Everhardus Koster was in 1863 te zien geweest op de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in Den Haag. In de catalogus staat het werk vermeld onder de titel *De togt naar het Noorden, Mei 1596* en zijn veertien regels toegevoegd uit het gedicht *Tafereel van de overwintering der Hollanders op Nova Zembla in de jaren 1596 en 1597*, van Hendrik Tollens uit 1821.[51] Het schilderij werd niet besproken in de recensie van de tentoonstelling, maar Hofdijk wijdde er een apart artikel aan. Naast een uiteenzetting over verschillende hoogtepunten uit de zeevaartgeschiedenis, citeert ook hij uit Tollens' gedicht en hij besluit met een dringende oproep aan de zeeschilders:

> Welnu dan: de Waereldzee is een reusachtig geschiedboek, en gy kunt er geen bladzijde openslaan die niet te lezen geeft van de geestdrift, de zedelyke en stoffelyke veerkracht, den heldenmoed, de volharding der oude Nederlanders. Neerlands zeeschilders! er is nog veel voor u te doen – en het jonge Nederland heeft maar al te zeer lessen noodig![52]

In dezelfde periode werd de beleving van de zee door dichter en hoogleraar klassieke talen Jacob David van Lennep (1774-1853) ingezet als de Nederlandse troef in de discussie over de romantische beweging, die op dat moment in de Europese literaire wereld werd gevoerd. Vanwege de ruige natuur, die de mens op een aangename manier schrik aanjoeg, waren het berglandschap van de Alpen en het Rijndal geliefde onderwerpen in de West-Europese romantische literatuur. Van Lennep vergeleek de huiveringwekkende ervaring die de reiziger in de Zwitserse Alpen kon opdoen, met de indrukwekkende weidsheid en gevaren van de wereldzeeën. Om de eigenheid met de zee te onderstrepen, werd wederom de historische verbondenheid van de zee en scheepvaart met de Nederlandse natie aangehaald. In zijn *Verhandeling over het belangrijke van Hollands grond en oudheden voor gevoel en verbeelding* uit 1828, schrijft hij:

> Het is zoo - nietig zijn de Hollandsche Duinen in vergelijking van de hemelhooge Alpen. Maar, tegen dezen stelt de Hollander het gezigt der zee, onmetelijk in ruimte, ontzettend in krachten, doch wier uitgestrektheid, sedert eeuwen, in alle rigtingen, *Hollands* vlaggen voerde, wier krachten, van ouds, met *Holland* in strijd, meer zich aan hetzelve zagen dienstbaar gemaakt, dan zij het voor haar woest geweld deden buigen.[53]

In een schildershandboek werden aankomende zeeschilders erop gewezen dat alleen door navolging van de grote 17^{de-}eeuwse Hollandse meesters, de schilderkunst weer tot een hoog niveau gebracht kon worden. In 1831 verscheen in Nederland het *Handboek voor jonge beoefenaars & liefhebbers der*

---

[51] *Tentoonstelling van kunstwerken*… Den Haag 1863. Catalogusnummer 282.
[52] Hofdijk 1864, p. 70-72.
[53] Lennep 1828, p. 6-7.

Schilderkunst, dat in 1827 in Frankrijk was uitgebracht door M.P.L. Bouvier. Enkele jaren later werd het door J.C. Beijer, een leraar Nederlands aan de Koninklijke Militaire Academie in Breda, in het Nederlands vertaald en van een voorwoord voorzien. Aan de instructies voor de schilders had Beijer in het boek niets veranderd. Hierin wordt niet ingegaan op de afzonderlijke genres, maar er worden alleen algemene schildertechnieken uitgelegd. In het nieuw toegevoegde voorwoord stelt de auteur dat het niets minder dan de plicht was van de kunstenaars om een bijdrage te leveren aan het welvaren van het vaderland. Ter verduidelijking somt hij de succesvolle genres op, met de bijbehorende grote meesters. Het is opmerkelijk dat Beijer hierbij niet de historieschilderkunst, maar als eerste de zeeschilderkunst noemt. Als de belangrijkste voorbeelden voor de zeeschilders wijst hij op Johannes Christiaan Schotel en Petrus Johannes Schotel (1808-1865), Johannes Hermanus Koekkoek (1778-1851) en Martinus Schouman (1770-1848), in wiens werk hij een grote gelijkenis zag met de schilderijen van Willem van de Velde (II) (1663-1707) en Ludolf Bakhuizen (1630-1708). Johannes Schotel achtte hij zelfs de beste zeeschilder ter wereld, hetgeen volgens de auteur was bewezen met het winnen van de gouden medaille op de Salon in Parijs in 1827, waar namelijk "de kunstwerken van alle volken" te zien waren.[54]

Zoals we in de hoofdstukken nog 4 en 6 zullen zien, werden verschillende tekstuele bronnen door zeeschilders en kunstrecensenten als inspiratiebron gebruikt en geciteerd bij de aanprijzing en bespreking van zeeschilderkunst. Daarvoor was een breed spectrum aan maritieme literatuur beschikbaar. Van groot belang was de eerste geschiedschrijving van de Nederlandse scheepvaart, geschreven door historicus Johannes Cornelis de Jonge (1793-1853), *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*, waarvan tussen 1833 en 1848 tien delen verschenen. Deze uitgave werd zowel door zeeschilders als kunstrecensenten aangehaald. Het is opmerkelijk dat één van de eerste geïllustreerde geschiedkundige werken in de 19de eeuw een maritiem-historisch platenboek was, dat overigens was gebaseerd op De Jonges publicatie. De litho's voor dit album werden op groot formaat vervaardigd door Petrus Schotel. Het kwam tussen 1849-1855 uit onder de titel: *Heldendaden der Nederlanders ter zee van de vroegste tijden tot op heden, naar aanleiding van de Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*.

Ter verering van eigentijdse zeehelden verscheen *Lauwerkroon voor de Nederlandsche zeehelden bij hunne betoonde moed en dapperheid in den zeeslag voor Algiers, den 28sten van Oogstmaand 1816* , van A. Loosjes Pz. uit 1817. Het bombardement van Algiers was de eerste belangrijke en ook succesvolle operatie van de nieuwe Nederlandse zeestrijdkrachten na de Franse overheersing. Met de komst van Willem I (1772-1843) in 1813 was de Bataafs-Franse marine

[54] Bouvier 1831, p. I-IV. Waarschijnlijk bedoelde Beijer Willem van de Velde (II), de schilder en niet zijn vader, Willem van de Velde (I), de penschilder.
Schotel 1840, p. 60-62.

opgeheven en werd de Koninklijke Nederlandse Marine opgericht. In 1816 voerde de Nederlandse vloot samen met Engelse eskaders een beschieting uit op de stad Algiers, met het doel de Europese christenen te bevrijden die door de Algerijnen als slaven werden gehouden. Na afloop bleken aan Nederlandse zijde niet veel doden en gewonden te betreuren te zijn en er waren bovendien meer dan duizend slaven vrijgelaten.[55] De uitgave van Loosjes bevatte twee lange gedichten over de Nederlandse zeehelden uit de Gouden Eeuw en over de gebeurtenissen tijdens het bombardement. De huldeblijk was aangevuld met een uitvoerige toelichting op de aanleiding en het verloop van de strijd, een afbeelding van de zeeslag die werd verduidelijkt door middel van een gedetailleerde legenda van de Nederlandse en Engelse eskaders en de stad Algiers, alsmede enkele portretten van bevelhebbers. De beschieting van Algiers werd meerdere malen door zeeschilders vastgelegd (zie hoofdstukken 2, 5 en 6).

Een volgende gedenkwaardige maritieme gebeurtenis vond plaats naar aanleiding van het uitbreken van de Opstand van België in 1830-1831, die zou leiden tot de afscheiding van de Zuidelijke Nederlanden. Koning Willem I gaf zich niet zomaar gewonnen en zette de marine en het leger in. Tijdens een periode van wapenstilstand verbleven enkele kanonneerboten van de Nederlandse marine op de Schelde voor Antwerpen. Toen de kanonneerboot van kapitein-luitenant-ter-zee Jan Carel Josephus van Speijk (1802-1831) in handen van de Belgen dreigde te vallen, blies hij het schip op met zichzelf en zijn bemanning erbij. Van Speijk werd vereerd als een held, die uit vaderlandsliefde een grootse daad had verricht.[56]

Het opblazen van de kanonneerboot bracht niet alleen een stroom aan kunstwerken (zie hoofdstuk 6) op gang, maar ook verscheen een grote hoeveelheid publicaties. Een voorbeeld is *Hulde aan de nagedachtenis van Hollands Zeeheld J.C.J. van Speyk* van Jacob van Lennep en *Hollands vlag. Uitboezeming, op het vernemen van den heldendood van Jan Carel Josephus van Speyk* door C.G. Withuys. Daarnaast verschenen *De heldendood van Jan Carel Josephus van Speyk ; toonkundig tafereel*, een gedicht van Johannes Kinker op muziek gezet door J.B. van Bree, dat in Maatschappij Felix Meritis te Amsterdam werd opgevoerd op 11 maart van hetzelfde jaar. Van C.F. de Burlett werd *Lierzang op J.C.J. van Speijk* gepubliceerd, een uitgave waarvan de opbrengst ten goede kwam aan de gezinnen van de zeelieden die bij de gebeurtenis waren omgekomen of verminkt waren geraakt.

Het leven en de loopbaan van historische zeehelden werden beschreven in bijvoorbeeld *Het leven en de daden der beroemde vaderlandsche zeehelden Marten Herbertsz. Tromp, Luitenant Admiral van Holland en Westvriesland, Ridder der orde van St. Michiel, en Jakob, Baanderheer van en tot Wassenaar, Heer van Opdam, Luitenant Admiraal Generaal van Holland en Westvriesland, ridder*

[55] Bruijn 2003, p. 349. Broeze 1977, deel 3, p. 385. De beschieting werd uitgevoerd samen met een Engels eskader.
[56] Bruijn 2003, p. 349-350. Broeze 1977, deel 3, p. 389-390.

der orde van den Olifant, dat in 1825 werd gepubliceerd door J.A. Oostkamp, die ook geschiedenisboeken schreef voor kinderen.

Voor de biografen van Michiel de Ruijter, de onbetwist grootste zeeheld van de 19de eeuw, was de belangrijkste bron *Het leeven en bedryf van den Heere Michiel de Ruiter* uit 1687, dat door Gerard Brandt was samengesteld op basis van documenten uit de nalatenschap van De Ruijter en verhalen van ooggetuigen. Het werk van Brandt is in meerdere edities heruitgegeven. Enkele voorbeelden van 19de-eeuwse levensbeschrijvingen van De Ruijter zijn: *Het leven van Michiel Adriaanszoon de Ruijter*, door T.M. Looman uit 1860, *Michiel Adriaansz. de Ruijter, de godvruchtige zeeheld*, door H.J. van Lummel, dat speciaal voor kinderen verscheen in 1869 en *Michiel Adriaansz. de Ruijter* door F.H. van Leent uit 1880. Het leven en de daden van De Ruijter inspireerden velen bovendien tot het componeren van liederen en het schrijven van gedichten en toneelstukken.

Daarnaast verschenen heruitgaven van historische scheepsjournalen in druk met bewerking, zoals *Nederlandsche Zeereizen in het laatst der zestiende, zeventiende en het begin der achttiende eeuw. Naar de oorspronkelijke journalen of gelijktijdige berigten, op nieuw uitgegeven en met eenige aanteekeningen en de noodige ophelderingen vermeerderd* door R.G. Bennet en J. van Wijk Roelandsz. De publicatie verscheen in vijf delen tussen 1828 en 1830. Dergelijke al eerder genoemde geschiedkundige reisliteratuur was gebaseerd op ware gebeurtenissen, ging terug tot de 15de eeuw en was soms verlucht met illustraties. Het genre werd populair in de loop van de 18de eeuw en het werd ook in de 19de eeuw nog (her-)uitgegeven. De verhalen werden door zeeschilders gebruikt als inspiratiebron voor het schilderen van schipbreuken en reddingen.

Vanaf 1806 kreeg de jeugd op de lagere school geschiedenisonderwijs aangeboden. De lessen in vaderlandse geschiedenis werden in 1857 wettelijk verplicht gesteld, met als doelstelling: "opwekking tot warme vaderlandsliefde als bestanddeel der nationale opvoeding".[57] Speciaal voor kinderen kwamen geïllustreerde maritiemhistorische boeken op de markt, zoals *De merkwaardigste Nederlandsche zeereizen, sedert den jare 1594. Voor de vaderlandsche jeugd,* door J.A. Oostkamp uit 1825. Een later voorbeeld is *De zeeman tegen wil en dank of Amsterdam in den aanvang der Eersten Stadhouderlooze Regering 1650-1654*, van P.J. Andriessen uit 1877. In deze historische literatuur voor de jeugd werden onder meer de Eerste Engelse zeeoorlog en het optreden van Michiel de Ruijter behandeld.

[57] Grever 2007, p. 54-55. Citaat hier ontleend. Op de lagere school bleven de lessen in de vaderlandse geschiedenis tot circa 1965 de kern vormen van het Nederlandse geschiedenisonderwijs.

Materiële cultuur

In 1781 had tijdens de Vierde Engelse zeeoorlog (1781-1784) de slag bij Doggersbank plaatsgevonden. Het gevecht tussen de Engelse en de Nederlandse marine werd na enkele uren onbeslist beëindigd, maar dit werd door beide partijen als een overwinning gevierd. Voor de Hollanders was het feit dat de Republiek, net als in de 17de eeuw, een eskader oorlogsschepen tegen de Engelsen kon inzetten en een min of meer gelijkwaardige strijd had kunnen voeren, voldoende aanleiding om schout-bij-nacht Johan Arnold Zoutman (1724-1793) en zijn officieren als nationale helden te vereren.[58]

Uit onderzoek van historica Marianne Eekhout naar de memorabilia van deze gebeurtenis uit de late 18de eeuw, blijkt dat de helden van de zeeslag daarna geenszins snel in de vergetelheid raakten. Het koningshuis, de marine, zeevaartinstellingen, familie en vrienden spanden zich in om regelmatig aandacht te besteden aan de marineofficieren die hadden gestreden voor het vaderland. Tot ver in de 19de eeuw werd door middel van een feestelijke jaarlijkse bijeenkomst, de slag herdacht door de Kweekschool voor de Zeevaart en het Vaderlandsch Fonds ter Aanmoediging van ’s Lands Zeedienst in Amsterdam. Beide instellingen waren naar aanleiding van de gebeurtenis opgericht ter versterking van de marine. Hoewel de heldenstatus van Zoutman en de andere bevelhebbers als zogenaamde overwinnaars in de geschiedschrijving door J.C. de Jonge tot realistischer proporties was teruggebracht, werd in 1881 in Amsterdam nog het eeuwfeest georganiseerd.[59]

Meerdere decennia na de slag werden de officieren van Doggersbank met niemand minder dan Maarten Harpertsz. Tromp (1598-1653) en Michiel de Ruijter vergeleken. Op voorspraak van vrienden en van de marine, had admiraal Jan Hendrik van Kinsbergen een marmeren herinneringsmonument gekregen in de Nieuwe Kerk. Een eervolle plek omdat hier ook het grafmonument van De Ruijter was. Toen in 1820 een serie bronzen portretpenningen werd uitgebracht van Maarten Tromp, Michiel de Ruijter en Piet Hein, werden hieraan de portretten van Zoutman en Van Kinsbergen toegevoegd. In 1841 publiceerde M.C. van Hall, een vriend van Van Kinsbergen, de al eerder genoemde biografie. De laatste overlevende officieren en een matroos werden in 1843 en 1853 onderscheiden met een ridderorde.[60]

De vele soorten memorabilia die kort na 1781 op de markt waren gebracht, zoals zijden linten, schoengespen, naaldenkokers, porselein, penningen, prenten, likeurglaasjes, hoeden en andere gebruiksvoorwerpen, hebben volgens Eekhout waarschijnlijk ook in de 19de eeuw nog in een bepaalde mate gecirculeerd op de jaarlijkse vieringen. Belangrijke voorwerpen uit de nalatenschap

[58] Broeze 1977, deel 3, p. 372-374.
[59] Eekhout 2014. Dr. Marianne Eekhout deed als dr. Ernst Crone-*fellow* bij Het Scheepvaartmuseum Amsterdam in 2014 onderzoek naar de herinnering en memorabilia van de slag bij Doggersbank.
[60] Ibidem.

van de zeehelden werden door familieleden van de Doggersbankhelden geschonken aan de Kweekschool voor de Zeevaart. Ter inspiratie van de kwekelingen voor het verrichten van grote daden voor het vaderland, ontving de Kweekschool de vlag van de 'Piet Hein', het voormalige vlaggenschip van admiraal Willem van Braam (1732-1807), en Zoutmans eredegen, die hij had gedragen tijdens de gevechten. Zo werd de herinnering aan de slag bij Doggersbank tot in lengte van dagen veiliggesteld.[61] Vanzelfsprekend werd ook deze zeeslag op schilderijen vastgelegd (zie hoofdstuk 2).

Het boegbeeld van de 19de-eeuwse zeeheldencultus was echter admiraal Michiel de Ruijter.[62] Niet alleen werden zijn wapenfeiten geschilderd (zie hoofdstukken 4 en 6) en zijn leven en loopbaan beschreven, ook werd voor hem in 1841 in zijn geboorteplaats Vlissingen een herinneringsmonument opgericht. Dit was ruim tien jaar voordat Rembrandt (Amsterdam 1852) en Laurens Jansz. Coster (Haarlem 1856) in de openbare ruimte in de vorm van een standbeeld door Louis Royer werden vereeuwigd. De Ruijter werd in zijn geboorteplaats als vaderlandse held letterlijk en figuurlijk met een meer dan levensgroot standbeeld op een monumentaal voetstuk geplaatst (AFB. 2). Zijn moedige redding van de Republiek in de zeeoorlogen met Engeland werd bezongen, maar ook kon men zijn sobere en godvruchtige levenswijze, als passend bij de Hollandse volksaard, waarderen. De onthulling van het beeld werd uitgeroepen tot een nationale feestdag, met gasten zoals koning Willem II (1792-1849) en zijn zoons, hoge officieren van de marine, allerlei andere hoogwaardigheidsbekleders en zoveel mogelijk mensen uit alle lagen van de bevolking. Op de grote dag van de onthulling werd een toespraak gehouden door de beroemde Amsterdamse predikant Abraham des Amorie van der Hoeven, die De Ruijter als een voorbeeldige vaderlandse held afschilderde.[63] De lofrede was later op papier verkrijgbaar en beleefde ten minste twee herdrukken onder de titel *Redevoering bij de plegtige inhuldiging van het Standbeeld van Michiel Adriaanszoon de Ruyter, te Vlissingen*, *op den* 25 *Augustus* 1841, *in de Groote Kerk uitgesproken door Abm. des Amorie van der Hoeven*.

[61] Ibidem.
[62] Daalder 2013, p. 17-26.
[63] [anoniem] 1842.

2. Louis Royer, standbeeld van Michiel de Ruijter in Vlissingen, 1841.
Foto, anoniem.

De feestelijkheden duurden drie dagen en werden elke ochtend ingeluid met het bespelen van het klokkenspel op het stadhuis. Op een tentoonstelling gaven historische documenten, voorwerpen en schilderijen, de bezoeker een indruk van de tijd en het leven van De Ruijter. Er was een herdenkingspenning geslagen, waarvan het eerste exemplaar werd aangeboden aan de koning. Een muziek- en zanggezelschap verzorgde de uitvoering van een gelegenheidslied. Met mastklimmen en boogschieten konden prijzen worden gewonnen en het schuttersgilde paradeerde door de straten van Vlissingen in een gekostumeerde optocht. In een sfeer van nationale saamhorigheid werd gezongen en gedanst, gegeten en gedronken, en getoast op de legendarische zeeheld.[64]

[64] [anoniem] 1842.

De zeeschilderkunst als onderdeel van de materiële cultuur

Op welke wijze kan de zeeschilderkunst een bijdrage kan hebben geleverd aan de ontwikkeling van de Nederlandse nationale identiteit? Wat waren de plaats en de betekenis van de zeeschilderkunst in het nationale denken? Het blijkt dat het genre een rol speelde in alle fasen van de ontwikkeling van het 19de-eeuwse Nederlandse cultuurnationalisme. In de zogenaamde inventariserende fase keken eerst kunsttheoretici en later kunstrecensenten terug naar de schilderijen van de 17de-eeuwse zeeschilders en deze werden vanuit nationalistische motieven als voorbeeld gesteld. In de productiefase werd de eigentijdse zeeschilderkunst vanuit dezelfde motieven gestimuleerd en beoordeeld, met het werk van de 17de-eeuwse meesters als artistieke maatstaf. In de mobilisatiefase waren de schilderijen van zeeschilders concreet van invloed als ondersteuning van de collectieve identiteit, door expositie op de openbaar toegankelijke en grootschalige *Tentoonstelling van Levende Meesters*. In meerdere particuliere musea en rijksmusea was hun werk in de collectie aanwezig.[65]

De zeeschilderkunst en het maritieme cultureel erfgoed zijn nauw met elkaar verbonden. De belangstelling voor dit specifieke erfgoed, zoals die naar voren komt uit de hierboven genoemde historische uitgaven, geschiedkundige werken, herinneringsobjecten, standbeelden, liederen, redevoeringen en ook zal blijken uit de beschrijving van de productie van zeeschilders, de kunsttheoretische literatuur en de kunstkritiek in de volgende hoofstukken van dit proefschrift, wordt gekenmerkt door een verheerlijking van Nederland als zeevarende natie en een diepe verbondenheid van de bevolking met de zee. Binnen dit nationale denken functioneerde de zeeschilderkunst in meerdere opzichten letterlijk als beelddrager. Zowel de overwegend behoudende, historiserende schilderstijl van de zeestukken, als het keurmerk van een volwaardig traditioneel Hollandse genre, maar bovenal de voorstelling van de zee met schepen, voorzagen

---

[65] Schets van het aantal schilderijen (zeestukken) van zeeschilders, dat in de 19de eeuw in bepaalde periodes in bezit was van enkele openbaar toegankelijke rijksmusea en particuliere musea:

- Nationaal Museum, Amsterdam (1798-1815, officieuze verzamelnaam van de voorgangers van het Rijksmuseum, waaronder het Koninklijk Museum (1808-1810)): twee schilderijen. Zie: Thiel 1976.
- Paviljoen Welgelegen, Haarlem (1838-1885): zeven schilderijen. Zie: *Notitie der koninklijke verzameling…* z.j.; *Koninklijke verzameling van schilderijen…* z.j.
- Rijksmuseum, Amsterdam (1815-1885 in het Trippenhuis, 1885-heden in eigen gebouw, opname van de collecties van het Nationaal Museum en Paviljoen Welgelegen, overdracht van objecten uit het Mauritshuis, Den Haag): 31 schilderijen. Zie: Thiel 1976.
- Teylers Museum, Haarlem (1778-heden, schilderijen in de collectie sinds 1821): tien schilderijen. Zie: *Beschrijving van de schilderijen…* 1900.
- Museum Fodor, Amsterdam (1863-1948): vijftien schilderijen. Zie: *Beschrijving der schilderijen*… 1863.

Zie ook: Reichwein 1995, p. 70-71, *Overzicht van schilders in de collectie van Fodor en in andere negentiende eeuwse verzamelingen*. Voor een wandeling door de zalen van Museum Boymans, Rotterdam en een aanduiding van de geëxposeerde schilderijen, zie: [anoniem] 1855.

In dit onderzoek komen de opvattingen van particuliere en museale collectioneurs over en hun motivatie voor het verzamelen van de eigentijdse zeeschilderkunst beperkt aan de orde, omdat het bronnenmateriaal hiervoor zeer schaars is en hoofdzakelijk kwantitatieve gegevens opleverde. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor de kunsthandel (zie: noot 353). Deze onderwerpen zijn daarom buiten het kader van dit onderzoek gebleven.

immers in een ondersteuning van een nationaal (historisch) besef. Zoals in de hoofdstukken 4 en 6 zal worden uiteengezet, spande een klein aantal zeeschilders zich tot in de jaren 60 en 70 in om de zeevaartgeschiedenis in beeld te brengen. Deze schilderijen met een maritiem-historisch thema, de zeehistoriestukken, werden door de kunstkritiek echter vrijwel volledig genegeerd. Het overgrote deel van de zeeschilderkunst op de *Tentoonstelling van Levende Meesters* (96,5 %) betrof inhoudelijk ongespecificeerde zeestukken. Met dit type schilderijen, en niet de zeehistoriestukken, bleef de nationalistische lading van het genre gehandhaafd.

Gesteld kan worden dat, ongeacht de thematiek van de schilderijen er sprake was van een fundamentele cultuurnationalistische opvatting van de zeeschilderkunst, die gedurende de gehele 19de eeuw in stand bleef, zelfs ten tijde van de stijlveranderingen in de laatste decennia. Het was aldus een weliswaar klein, maar binnen het nationale denken uiterst relevant genre. Zeeschilders, de gespecialiseerde schilders van de Nederlandse scheepvaart, moeten zich hiervan bewust zijn geweest, eenvoudig omdat deze opvatting alom aanwezig was, mede dankzij de grote belangstelling voor het maritieme cultureel erfgoed. Het is daarom aannemelijk dat bij de vervaardiging van zijn schilderijen een nationalistisch element deel zal hebben uitgemaakt van de intenties van de zeeschilder.

De *branding* van Nederland

In de reclamewereld worden bij het op de markt brengen van producten, de betekenis en de associatieve werking van beelden op een uitgekiende wijze benut. Hoe sneller een product wordt herkend en een vertrouwd gevoel oproept, hoe beter het aan de man kan worden gebracht. Het samenvatten van een product tot een suggestief beeldmerk of symbool wordt aangeduid met de term *branding*. In de toeristische sector wordt dit proces van waarnemen en het zonder kritische overweging toekennen van betekenis, ingezet om de nationale identiteit van landen herkenbaar te maken. Volgens Leerssen kan de *branding* van een land dan ook worden gezien als een vorm van nationalisme op een basaal niveau. Voor Nederland noemt hij bijvoorbeeld klompen en windmolens als typerende eigenaardigheden, waaraan het land onmiddellijk te herkennen is.[66] In de 19de eeuw was de zeeschilderkunst samen met het vertrouwde en hooggewaardeerde maritieme cultureel erfgoed, stevig ingebed in het nationale denken. Het betekende de *branding* van Nederland als

[66] Leerssen 2015, p. 96-97. Leerssen bespreekt het begrip *branding* in verband met nationale en etnische beeldvorming en zelfbeelden: de (zelf-) identificatie van landen en volkeren aan de hand van hun typerende karaktereigenschappen. In de literatuurwetenschappen bestaat een specialisme dat zich specifiek hiermee bezighoudt, de imagologie, dat zich concentreert op tekstuele bronnen. Deze benadering valt buiten het kader van dit proefschrift.
Zie ook: Michael Billig, *Banal Nationalism*, Londen 1995. De auteur stelt dat men (in de Westerse wereld) voortdurend via onopvallende en vertrouwde taal en symbolen op een latente manier aan de nationale identiteit wordt herinnerd. Billig betrekt dit met name op het politieke debat en de media.

maritieme natie, met het genre van de zeeschilderkunst als beeldmerk. Het inzetten van de zeeschilderkunst was een specifiek Nederlandse vorm van cultivering van cultuur ten dienste van het nationale gevoel.

Internationaal werd de hechte verbinding van de zeeschilderkunst met de Nederlandse cultuur al sinds de 17de eeuw erkend. De schilderijen uit de Hollandse schilderschool waren toen gewilde objecten bij verzamelaars uit heel Europa. De zeeschilderkunst was, in sommige gevallen inclusief de makers ervan, tot in de hoogste kringen een begerenswaardig importproduct. Willem van de Velde (I) (1611-1693) en zijn zoon Willem van de Velde (II) waren bijvoorbeeld tussen 1672-1688 als zeeschilders in dienst van de Engelse koning Charles II. Enkele penschilderingen van Van de Velde (I) waren in het bezit van meerdere leden van de Italiaanse aristocratische familie De' Medici.[67] In de 19de eeuw werd het werk van Nederlandse eigentijdse zeeschilders nog steeds goed verkocht in het buitenland, vooral als het herinnerde aan Bakhuizen en de beide Van de Veldes. In de verzamelingen van onder anderen de Engelse Sir Robert Peel, de Russische tsaar Nicolaas en de Duitse Franz Erwein graaf von Schönborn bevonden zich bijvoorbeeld schilderijen van Johannes Schotel.[68]

Een bevestiging van het Nederlandse monopolie op de zeeschilderkunst kan worden opgemaakt uit de vraag van een Belgische verslaggever aan Schotel, nadat die de gouden eremedaille had ontvangen van de commissie van de *Salon d' Exposition* in Brussel in 1836. De journalist informeerde of hij er bezwaar tegen had om de onderscheiding van België te ontvangen. Schotel sprak diplomatiek: "De kunsten kennen geen Vaderland: zij bloeijen dáár, waar goede smaak heerscht."[69] Het waren de jaren na de Belgische afscheiding van 1830-1831 en de politieke verhouding tussen de twee landen was moeizaam. De verslaggever liet met zijn voorzichtige vraag merken dat hij zich ervan bewust was, dat hier een typisch Nederlands specialisme door het afgescheiden België werd beloond. Johannes Schotel, die vanuit zakelijke belangen in meerdere Europese landen exposeerde, reageerde handig op een neutrale wijze. Hij voldeed daarmee, risicoloos voor zijn inkomsten, aan het traditionele beeld van de kunstenaar die voor de kunst leefde en zich niet bezighield met maatschappelijke beslommeringen.

Doordat de smaak van buitenlandse kunstkopers uitging naar de traditionele Hollandse schilderschool, was de weg geplaveid voor een verzekerde afname van de schilderijen van de andere in een behoudende stijl werkende eigentijdse Nederlandse zeeschilders. Johannes Schotel heeft hierin ongetwijfeld een belangrijke stimulerende rol gespeeld door de expositie en verkoop van zijn werk in België, Duitsland en Frankrijk in de jaren 1821-1837.[70] Een voorbeeld van een zeeschilder die

[67] Daalder 2013, p. 137-153, 171-189.
[68] Groot 1989, p. 79-80.
[69] Schotel 1840, p. 110-115.
[70] Groot 1989, p. 131. Johannes Schotel exposeerde in Brussel (1821,1827, 1836), Antwerpen (1822), Gent (1823), Rijssel (1825), Parijs (1827), Düsseldorf (1835) en Hannover (1837).

hiervan profiteerde en, net als Schotel, op een pragmatische manier omging met de liefde van het buitenland voor de Nederlandse zeeschilderkunst, is Everhardus Koster. Hij bleek in Duitsland pas succes te vergaren met de verkoop van zijn schilderijen, nadat hij leverde wat men van hem als Nederlandse schilder verwachtte. Toen Koster in 1840 in de omgeving van Düsseldorf op studiereis was om zich te oefenen in het tekenen en schilderen van stads- en havengezichten, had hij al enkele schilderijen te koop aangeboden, maar hij raakte ze niet kwijt. Zijn connecties in de Duitse schilderswereld raadden hem aan om zeegezichten en schepen te gaan schilderen. Koster nam dit advies onmiddellijk ter harte en hij kon daarna goed nieuws melden in een brief aan zijn vriend en schilder Johannes Bosboom (1817-1891): "hiermede hield ik mij dan voornamelijk bezig en dientengevolge had ik het geluk te verkoopen".[71]

In later jaren zag men in Frankrijk, waar Willem Mesdag tussen 1870 en 1911 zijn schilderijen exposeerde op de Parijse *Salon*, de zeeschilderkunst en Nederland eveneens als een vanzelfsprekend en onafscheidelijk geheel. Over Mesdags zeestukken berichtte de Franse kunstkritiek: "Holland herkent zich in hem en Frankrijk houdt van hem." Hij had in 1870 een medaille van de *Salon* ontvangen, een belangrijke blijk van erkenning voor een beginnende buitenlandse schilder. In vergelijkingen met de zeestukken van Franse schilders op de *Salon*, werden zijn capaciteiten als zeeschilder geroemd. Vanuit de waardering voor de schilderkunst van de 17de-eeuwse Hollandse school, werd Mesdag beschouwd als een waardige opvolger van meesterzeeschilders als Bakhuizen en Van de Velde (I). Zijn in een realistische stijl geschilderde, waarheidsgetrouwe afbeeldingen van de vele gedaanten van de Noordzee, werden gezien als passend in de nationale Nederlandse artistieke traditie. Deze kwalificatie van de Franse kunstkritiek pakte in de jaren 70 positief voor hem uit, maar dit zou zich in de laatste jaren van zijn loopbaan tegen hem keren toen men vond dat hij niet kon meekomen met de nieuwe schilderstromingen.[72]

In de 21ste eeuw wordt de zeeschilderkunst en het maritieme cultureel erfgoed nog steeds in verband gebracht met de nationale cultuur van Nederland. Zo werd in 2013 op de 100 meter hoge voormalige Shell-toren aan het IJ in Amsterdam, met een banier de heropening aangekondigd van het vernieuwde Rijksmuseum (AFB. 3).

[71] GAG, brief van E. Koster aan J. Bosboom, 30-7-1840, collectie OV 2 – Schildersbrieven, zonder inventarisnummer.
[72] Bakker 2015, p. 63-73.

3. Reclamecampagne van de stad Amsterdam op de voormalige Shelltoren langs het IJ in Amsterdam, ter gelegenheid van de heropening van het Rijksmuseum in 2013.
Foto door de auteur, 12 april 2013.

De afbeelding op het doek toont een tientallen meters uitvergroot detail van een schilderij van Willem van de Velde (II): een imposant oorlogsschip, met Hollandse vlaggen in de toppen van de hoogste masten.[73] Met dit campagnebeeld werd het publiek aangespoord tot een bezoek aan het Rijksmuseum, Nederlands belangrijkste en grootste museum voor de vaderlandse kunst en geschiedenis. Het toont aan dat de 19de-eeuwse constructie van de nationale vereenzelviging met de zeeschilderkunst en het maritieme verleden tot op de dag van vandaag springlevend is. Uit het hedendaagse (publieke) debat over de impact op de samenleving van het kolonialisme, één van de gevolgen van de wereldwijde historische scheepvaart, blijkt echter hoe pijnlijk eendimensionaal deze triomfantelijke 'zeewaartse blik' is. In allerlei geledingen van de maatschappij, zoals de politiek, onderwijs, wetenschappen en ook in de musea, leidt dit ertoe dat men zich er vaker rekenschap van geeft dat die niet voor iedereen even fortuinlijk heeft uitgepakt.

[73] Detail van: RMA, Willem van de Velde (II), *Hollandse schepen op een kalme zee*, olieverf op doek, 86,8 x 120 cm., inventarisnummer SK-C-1707.

Hoofdstuk 2.
De zeeschilderkunst in de kunsttheorie

Inleiding

Hoewel de zeeschilderkunst een marginaal bestaan lijkt te hebben geleid, bijvoorbeeld ten opzichte van de landschapsschilderkunst dat veel meer beoefenaren kende, was het een gerespecteerd genre. In dit hoofdstuk wordt onderzocht hoe over de zeeschilderkunst werd gedacht in de kringen van kenners en liefhebbers die zich met de theoretische kant van kunstbeoefening bezighielden. Hierdoor wordt duidelijk hoe het mogelijk was dat zo'n klein genre zich staande wist te houden in de Nederlandse kunstwereld van de 19de eeuw.

Om een beeld te verkrijgen van de achtergrond waartegen dit zich afspeelde, wordt als eerste de plaats besproken van de zeeschilderkunst in kunsttheoretische publicaties van voor 1800. Dan volgt een korte schets van de politieke en culturele situatie in Nederland vanaf circa 1750 en in de 19de eeuw, waarna wordt onderzocht in hoeverre die omstandigheden van invloed waren op de opvattingen en de rol en status van de zeeschilderkunst in de kunsttheorie rond 1800. Het hoofdstuk besluit met enkele opmerkingen over het effect van de kunsttheoretische publicaties op de productie van de zeeschilders, gevolgd door enige hiermee samenhangende voorbeelden uit de zeeschilderkunst rond 1800. Of en op welke wijze de denkbeelden over de zeeschilderkunst zoals die bestonden in de laat 18de-eeuwse kunsttheoretische teksten, zich zullen handhaven in de 19de eeuw wordt besproken in hoofdstuk 6 (kunstkritiek).

De plaats van de zeeschilderkunst in de kunsttheorie voor 1800

In de huidige kunsthistorische literatuur over de nationale oriëntatie op de Hollandse schilderschool en de terugblik op de 17de eeuw in de periode rond 1800, komen de landschapschilderkunst en de historieschilderkunst uitvoerig aan bod.[74] De zeeschilderkunst wordt hier en daar wel genoemd, maar blijft verder onderbelicht en wordt door de auteurs niet als een zelfstandig genre besproken. De namen van zeeschilders en de titels van hun schilderijen komen slechts voor als deel van citaten over de landschapschilderkunst. Uit deze studies valt dus niet op te maken welke opvattingen er aan het begin van de 19de eeuw onder kunsttheoretici over de zeeschilderkunst bestonden of welke positie het tussen de andere genres innam met betrekking tot het nationalistische gedachtengoed. De aanduiding landschap wordt in de kunsthistorische literatuur gehanteerd als een verzamelbegrip en daaronder schaart men ook de zee.

[74] Knolle 1992, p. 131 en 134, Koolhaas 1992, p. 116, 120 en 133, Koolhaas-Grosfeld 1986, p. 46.

Uit kunsttheoretische bronnen blijkt echter dat de zeeschilderkunst al ruim voor 1800 als een zelfstandig en vooraanstaand genre werd gezien. Een aanzet hiertoe wordt gegeven door kunstenaar en kunsttheoreticus Karel van Mander (I) (1548-1606) in het *Schilder-Boeck*, zijn kunstenaarsbiografie uit 1604. Hij behandelt het schilderen van water, golven, de reflectie van het licht en de harmonieuze combinatie van zee en lucht, in allerlei verschijningsvormen, als een bijzondere artistieke vaardigheid. Het schilderen van water wordt immers besproken in een apart hoofdstuk, dat voorafgaat aan het hoofdstuk over het landschap, waarin hij weliswaar de zee aanstipt als een voorbeeld van hoe de wind het water kan laten stuiven, maar hij weidt er hier verder niet over uit.[75] Vervolgens beschrijft Van Mander in het biografische deel de capaciteiten van zijn stadsgenoot Hendrik Cornelisz. Vroom (1562-1640), die tegenwoordig als de grondlegger van de Noord-Nederlandse zeeschilderkunst wordt beschouwd, als die van een echte specialist. Niet alleen is deze schilder volgens hem een uitmuntend meester in de weergave van schepen, tuigage en zeilen, maar ook in andere "dingen, die zijn Schepen verselschappen en vercieren". Deze "dingen" zijn bij Van Mander bijvoorbeeld landschappen, klippen en steden, maar ook water, lucht en golven.[76] Vroom, een vooraanstaand Haarlemse kunstenaar, was een van de eerste schilders die zich rond 1600 ging specialiseren en zich toelegde op het zeestuk. Voor Van Mander zal Vrooms status waarschijnlijk de aanleiding zijn geweest om de zeeschilderkunst te beschrijven als een discipline met specifieke kenmerkende compositorische onderdelen en met het schip als het hoofdthema. Hij brengt het zeestuk daarom niet onder in de categorie landschap, maar het staat op zichzelf en het vereist bovendien andere schildervaardigheden dan de landschapschilderkunst.

Toen in 1678 *Inleyding tot de Hooge Schoole der schilderkonst* van de kunstenaar Samuel van Hoogstraten (1627-1678) verscheen, had de zeeschilderkunst in de tussentijd een spectaculaire ontwikkeling doorgemaakt. Het schilderen van de zee met schepen was een florerend specialisme geworden dat deel uitmaakte van de internationale kunstmarkt, mede dankzij de maritieme grootmacht die de Republiek geworden was. Het genre kende verschillende varianten, zoals bijvoorbeeld verstilde kustgezichten met schepen op een kalme zee of in een vliegende storm voor een rotskust, van onder anderen Jan Porcellis (1583-1630) en Simon de Vlieger (1600-1653), koopvaarders en oorlogsschepen op een buitenlandse rede, van onder anderen Adam Willaerts (1577-1664), of juist op het Amsterdamse IJ, van bijvoorbeeld Ludolf Bakhuizen. Een zeeschilder als

[75] Mander 1604, folio 29v (hoofdstuk 7, "Van de Reflecty, Reverberaty, Teghen-glans oft weerschijn") en folio 35r (hoofdstuk 8, "Van het Landtschap").
Voor het Schilder-Boeck, zie: Miedema 1981.
[76] Ibidem, folio 287v-288v.
Voor een monografische studie over Hendrik Vroom, zie: Russell 1983.

Willem van de Velde (II) beheerste als geen ander bijna alle onderwerpen van het genre.[77] Een afspiegeling van deze situatie is terug te vinden bij Van Hoogstraten. Hij besteedt specifieke aandacht aan de zeeschilderkunst door die apart te benoemen en verschillende variaties op het onderwerp te beschrijven. Naast de voorbeelden van op zee gesitueerde mythologische en Bijbelse taferelen, noemt hij ook een storm op zee, een schipbreuk en een zeegevecht. Tevens bespreekt hij de juiste weergave van binnen- en buitenlandse scheepstypen en hij geeft raadgevingen met betrekking tot kleuren en vorm van lucht en water. In de hiërarchie van de genres, zoals die sinds de Renaissance in de Italiaanse kunsttheorie was vastgesteld, plaatst hij de zeeschilderkunst op de tweede trede, samen met de landschappen, direct onder de historieschilderkunst.[78]

Net als Van Hoogstraten bespreekt ook de classicistische kunstenaar en theoreticus Gérard de Lairesse (1641-1711) de zee in een breder verband, dan slechts als een achtergrond voor Bijbelse en mythologische taferelen. In zijn publicatie *Het Groot Schilderboek* uit 1707 noemt hij de onderwerpen uit het dagelijkse bedrijf die de zeeschilder tot zijn beschikking heeft: "een Zeestrand met leggende en vaarende Schepen van Oorlog en Koopvaarders: Gevecht tusschen Koopvaarders en Kaapers, Turkze en Algiersze Roovers: Zeehaavens met handelende Kooplieden: verlossing van Slaaven: Zeetriomfen".[79] De Lairesse ziet de zeeschilders als een aparte groep en noemt, ingegeven door de eigentijdse maritieme praktijk, de kenmerkende onderwerpen voor deze kunstenaars. Door bovendien in het hoofdstuk "Verhandeling van de landschappen" niets over de zee te melden, brengt hij feitelijk een scheiding aan tussen de zeeschilderkunst en de landschapschilderkunst.

Hoewel de zeeschilderkunst in deze bronnen apart wordt genoemd van de landschapschilderkunst, zijn ze zelden op grote afstand van elkaar te vinden. Dit komt voort uit de klassieke indeling van onderwerpen in de beeldende kunst, waarin de menselijke figuur en zijn of haar handelen het hoofdonderwerp is. De natuurlijke omgeving, zee en landschap, dient hiervoor louter als achtergrond voor de Bijbelse, mythologische en historische taferelen. Door de Hollandse kunsttheoretici wordt het schilderen van de zee met schepen echter al sinds de 17de eeuw gezien als een specialisme, naast het landschap en de historiestukken. De zee, met de scheepvaart en visserij als economische factoren van groot belang, vormde in thematisch en artistiek opzicht een wereld op zich. Men zag dat het schilderen van deze wereld van water, dat altijd in beweging is en eindeloos veel verschijningsvormen heeft, een groot technisch talent vereiste. Het bezit van de capaciteiten om

[77] Voor de ontwikkeling en bloei van de 17de-eeuwse zeeschilderkunst in de Noordelijke en Zuidelijke Nederlanden, zie bijvoorbeeld: Bol 1973, Russell 1983, Keyes 1990, Giltaij/Kelch 1996, Gaschke 2008.
[78] Hoogstraten 1678, p. 77-78, 125, 134-140, 231.
Voor Samuel van Hoogstraten, zie: Weststeijn 2013.
[79] Lairesse 1712, p. 112.
Voor Gerard de Lairesse, zie: Vries 2011.

op een doek een harmonieuze samenhang aan te brengen tussen de zee en de lucht en alles wat zich op het wateroppervlak kon bevinden, stond daarom in hoog aanzien.

Culturele en politieke context van de 19de eeuw

Tussen circa 1750 en 1850 ontwikkelde zich in heel Europa de culturele beweging van de Romantiek. Voor het tot uiting brengen van het romantische gevoel waren de natuur en het verleden belangrijke thema's.[80] De romantische hang naar het verleden leidde ook in het koninkrijk der Nederlanden tot een belangstelling voor de hoogtepunten uit geschiedenis van eigen land en cultuur. Deze zoektocht zou zich door de gehele 19de eeuw voortzetten. Letterkundigen en historici doken in de archieven. Historische bronnen werden ontdekt, bewerkt, soms aangedikt tot mythische proporties, en gepubliceerd. Populaire literaire genres waren in deze tijd het historische dichtstuk en de historische roman, met een auteur als Hendrik Tollens van het prijswinnende *Tafereel van den Vierdaagschen Zeeslag* uit 1807, een dichtstuk over een episode uit de Tweede Engels-Nederlandse zeeoorlog (1666), waarin luitenant-admiraal Michiel de Ruijter schitterde in een hoofdrol als commandeur van de Hollandse vloot. Geschiedkundig onderwijs (1806) deed zijn intrede. Bibliotheken en musea werden opgericht, zoals de Nationale Konstgalerij (1800), dat na verschillende benamingen en onderkomens in 1885 als Rijksmuseum in Amsterdam een eigen gebouw zou krijgen. Gebeurtenissen uit het verleden werden herdacht en gevierd, al dan niet gecombineerd met de onthulling van een nationaal monument of een standbeeld van een vaderlandse held.[81] Zoals we hebben gezien, bestond voor de eigen maritieme geschiedenis een bijzondere interesse.

Op deze voedingsbodem van een groeiend historisch besef kwam, nadat Napoleon Bonaparte (1769-1821) definitief was verslagen in 1815 en koning Willem I aantrad, het nationalisme als politieke ideologie ook in Nederland tot bloei.[82] In 1840 deed koning Willem I afstand van de troon, met achterlating van een enorme staatsschuld, om plaats te maken voor zijn zoon, Willem II, die op zijn beurt in 1849 werd opgevolgd door zijn zoon, Willem III. In de loop van de jaren 40 werd een begin gemaakt met het in orde brengen van de overheidsfinanciën en vond een grote politieke omwenteling plaats. Nadat het conservatieve bewind van een kleine elite met de koning aan het hoofd, in 1848 was vervangen door een liberale regering, die onder meer een nieuwe grondwet had ingevoerd, herstelde het zelfvertrouwen van de natie. Het afschaffen van handelsbelemmeringen bij de in- en uitvoer van goederen bevorderde het economische verkeer. De koloniale gebieden in de

[80] Voor een introductie op de (Nederlandse) Romantiek, zie bijvoorbeeld: Leeuw 2005.
[81] Voor de belangstelling voor het verleden in Nederland in de 19de eeuw, zie bijvoorbeeld: Mathijsen 2013. Voor de belangstelling voor het verleden in Nederland en in de rest van Europa als onderdeel van het nationalisme als politieke ideologie, zie bijvoorbeeld: Leerssen 2017.
Voor de overige voorgangers van het Rijksmuseum, zie: noot 65.
[82] Leerssen 2015, p. 21-25 en Leerssen 1999, p. 76 e.v.

Indische Archipel brachten veel geld op, dat onder andere werd geïnvesteerd in de aanleg van spoorwegen in Nederland. Door de voorspoedige ontwikkelingen ging men zich, net als na de losmaking van Frankrijk in 1813, opnieuw richten op de gedachte om weer een eersterangs mogendheid te worden, zoals de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden dat was geweest in de 17de eeuw.[83]

De afscheiding van België, de voormalige Zuidelijke Nederlanden, na de Belgische Opstand in 1830-1831, droeg er mede aan bij dat deze glorieuze periode van de Noordelijke Nederlanden beeldbepalend werd voor het historische bewustzijn van Nederland in de 19de eeuw. Naast de uitvoerige studie van de vaderlandse geschiedenis, bestond er een grote belangstelling voor het dagelijks leven, de literatuur en de beeldende kunst van de 17de-eeuwse Republiek.[84] Met de uitgave van bijvoorbeeld *Het land van Rembrandt. Studiën over de Noordnederlandse beschaving in de zeventiende eeuw*, van literatuurcriticus en cultuurdrager Conrad Busken Huet (1826-1886) uit 1882, werd een geïnteresseerd publiek bediend.[85]

De plaats van de zeeschilderkunst in de kunsttheorie rond 1800

In de kunsttheoretische literatuur die werd gepubliceerd in het laatste kwart van de 18e eeuw, is de zelfstandige positie van de zeeschilderkunst ten opzichte van de landschapschilderkunst nog altijd aanwijsbaar. Een groot aantal namen van 17de-eeuwse zeeschilders wordt genoemd als artistieke voorbeelden.[86] Degenen die steevast terugkeren en die daarom als ijkpunten voor kwaliteit en als stijlvoorbeelden gezien moeten worden voor de 19de-eeuwse zeeschilders, zijn Willem van de Velde (I), zijn zoon Willem van de Velde (II) en Ludolf Bakhuizen. De bewondering voor en de status van de 17de -eeuwse zeeschilderkunst kennen dus een voortzetting in de 18de eeuw, zij het gebaseerd op andere denkbeelden en ze blijven, zoals we zullen zien, ook gedurende de 19de eeuw voortbestaan.

Het laat 18de-eeuwse kunsttheoretische gedachtengoed moet worden gezien tegen de culturele en politieke achtergrond van een natie op zoek naar een eigen identiteit, zoals die hierboven kort is geschetst. Binnen de meningen over de wenselijke aard van de vaderlandse

---

[83] Manning 1982, p. 204-210.
[84] Leerssen 2006, p. 64, 153.
Mathijsen 2004, p. 116-117.
[85] Voor Conrad Busken Huet, zie bijvoorbeeld: Praamstra 2007.
[86] Ploos van Amstel 1785, p. 198, 250, 310-311.
Cornelis Ploos van Amstel bezat meerdere tekeningen, prenten en een penschildering van onder anderen Ludolf Bakhuizen, Willem van de Velde (I) en/of (II), Reinier Nooms (1623-1664), Jan Porcellis, Hendrik Vroom, Cornelis Claesz. van Wieringen (1575-1633) en Jan Claesz. Rietschoof (1652-1719). Zie: *Catalogus der teekeningen, prenten, schilderyen…* 1800.
Eynden 1787.
H. 1787.
Feith 1793.
E. 1798.

schilderkunst, die werden gepubliceerd door verscheidene letterkundigen, schilders en kunstliefhebbers, zijn in grote lijnen twee invalshoeken te onderscheiden. De ene partij zag de traditionele 17de-eeuwse Hollandse genres, zoals landschap, genre en stilleven, zowel inhoudelijk als kwalitatief als de na te volgen voorbeelden. Anderen beschouwden het Franse en Italiaanse neoclassicisme, waarin het historiestuk als het belangrijkste genre gold, als de onontbeerlijke basis voor een hoogstaande Hollandse kunstproductie. Van deze twee overtuigingen bestonden meer en minder genuanceerde mengvormen.[87]

Zowel de aanhangers van de traditionele Hollandse school als de neoclassicisten doen in de bronnen echter opmerkelijk duidelijke uitspraken over de zeeschilderkunst, die alle wijzen op een verband met het nationale denken in deze periode. Illustratief hiervoor, vanuit beide richtingen, zijn publicaties van Roelof van Eynden (1747-1819), Cornelis Ploos van Amstel (1726-1798) en Jacob Otten Husly (1738-1796). In de 19de-eeuw is het werk van de patriottisch gezinde schrijver en dichter Rhijnvis Feith (1753-1824) van grote invloed op onder anderen Adriaan van der Willigen (1766-1841). In de kunsttheoretische literatuur van deze auteurs springen drie aspecten in het oog, die hierna achtereenvolgens in aparte paragrafen worden behandeld: de hoge status van de zeeschilderkunst als traditioneel Hollands genre, de intense beleving van de natuurlijke elementen in het zeestuk en de toekenning van de rol van de zeeschilderkunst als historieschilderkunst van de tweede soort.

De Hollandse schilderschool

In 1782 reageerde Roeland van Eynden, amateurkunstschilder en schrijver, op een prijsvraag van het Teylers Genootschap uit Haarlem over de nationale smaak van de Hollandse school. Zijn inzending werd beloond met de gouden medaille en werd gepubliceerd in 1787.[88] Van Eynden hing de algemeen gebruikelijke, academische neoclassicistisch georiënteerde richting aan, waarin mythologische en religieuze thema's de norm waren. Hij beaamde de ondergeschikte positie van de keuze voor alledaagse onderwerpen in de Hollandse schilderschool, maar hij stelde tegelijkertijd vast dat de 17de-eeuwse schilderkunst op haar eigen terrein de andere Europese scholen zonder meer overtrof. Hoezeer hij de oude meesters bewonderde, blijkt ook uit de manier waarop hij de zeeschilderkunst behandelt. Hij noemt een groot aantal namen van 17de-eeuwse zeeschilders en hij beschrijft verschillende thema's, zoals scheepsrampen, stormachtige zeeën, kustgezichten, zeehavens, oorlogsschepen en "zeeschepen en binnewateren, zo geankert als zeylende …, wanneer

[87] Carasso 1998; Hoogenboom 1992, p. 28-36; Knolle 1992; Koolhaas 1992; Koolhaas-Grosfeld 1982 en 1986; Reynaerts 2001, p. 111-119.

[88] Eynden 1787. De vragen die beantwoord moesten worden, luidden: "In hoe verre de Nationaale Smaak van de Hollandsche School 't doelwit der Teken- en Schilder-kunde bereike, en aan derzelver vereischte beantwoorde? Als mede hoe verre dezelve Smaak, door het bestudeeren van het Antique, en van de werken van Kunstenaars van andere Schoolen, zouwde kunnen verbeterd worden?"

de opkomende maan de kabbelende golfjes verlicht".[89] Daaraan voegt hij in de bijlage "Verbeteringen en byvoegsels" nog een beschrijving toe van de penschildering, een techniek die door onder anderen Willem van de Velde (I) voor maritieme onderwerpen is toegepast.[90] Van de Velde (I) wordt als een bekwame en bovendien als een moedige kunstenaar neergezet, die ter plekke zeeslagen vastlegde en die zich succesvol specialiseerde in een authentiek Hollands product.[91] Met een verwijzing naar de roemrijke zeeslagen en de aanzienlijke opdrachtgevers verleent Van Eynden aan het werk van de zeeschilder een extra betekenis: hij legt een verband met de 17de eeuw én hij stelt de geschiktheid vast van de zeeschilderkunst voor de weergave van belangrijke historische vaderlandse gebeurtenissen.

Over niet-Nederlandse zeeschilders laat hij zich niet of slechts in beperkte mate uit en bovendien bespreekt hij ze zeer kritisch. Zo noemt hij Claude Joseph Vernet (1714-1789) als de belangrijkste zeeschilder van de Franse school, maar hij merkt daarbij op dat deze het schilderen van de lucht en het water onvoldoende beheerste, namelijk niet op het niveau van Ludolf Bakhuizen en Willem van de Velde (II), en dat zijn weergave van schepen niet juist is. Van Eynden wijdt er nog een voetnoot aan om uit te leggen dat Vernet voor de correcte weergave van de scheepsbouwkundige details op zijn schilderijen, afhankelijk was van een niet met name genoemde Hollander. Deze "liefhebber" voorzag hem op verzoek van correcte tekeningen van schepen. Helaas was deze

---

[89] Eynden 1787, p. 15-16, 96, 122, 131-132, 161.
De door Van Eynden genoemde zeeschilders zijn: Hendrik Cornelisz. Vroom, één van zijn zoons Cornelis Hendriksz. (1590-1661) of Frederik (ca. 1600-1667) - beiden maakten zeestukken, Adam Willaerts (1577-1664), Jan Porcellis (1583-1632), Salomon van Ruysdael (1600-1670), Ludolf Bakhuizen, Simon de Vlieger, Reinier Nooms, Lieve Verschuier (1627-1686), Willem van de Velde (I), Willem van de Velde (II), Wigerus Vitringa (1657-1725), een zekere Van der Griend, tekenaar; en de kunstenaars die "zeehavens" schilderden: Nicolaes Berchem (1621-1683), Johannes Lingelbach (1622-1674), Thomas Wijck (1616-1677), Jacobus (1641-1692) of Abraham Storck (1644-1708), Jan Weenix (1640-1719) of Jan Baptist Weenix (1621-1659) – beiden maakten enkele zuidelijke havengezichten.
[90] Ibidem, bijlage *Verbeteringen en byvoegsels*, zonder paginanummering. Het betreft een toevoeging aan p. 132: "Wy hebben ook vier kunstenaaren, die zig hebben toegelegd op de byzondere kunst van op wit geplamuurde paneelen met zwarte oly-verf allerlei voorstellingen van zee-slagen, zee-stormen, groote en kleine visscheryen, binnen-wateren , en schepen, door 't penceel, of met de pen, te schilderen, of te tekenen. Deezen zyn W. van de Velde (de Oude) , Zalm, Witmond en Zilvergieter, Van welken de eerstgenoemde byzonder uitmunt, als hebbende de vermaarde zee-slagen, welken 't vaderland, in de voorige eeuw., zoo veel roem en ontzag deeden verwerven, op hoogen last der Heeren Staaten, zelve afgetekend, en wel op de gevaarlykste plaatsen."
De vier genoemde zeeschilders die penschilderingen maakten, zijn: Willem van de Velde (I), Adriaen van Salm (ca. 1660-1720) of zijn zoon Roelof van Salm (1688-1765) – beiden zeeschilders, en Heerman Witmont (ca. 1602-1684). Van Zilvergieter zijn de overige gegevens onbekend, ook bij Van Eynden, zie: Eynden 1816-1840, p. II (Voorberigt).
Daalder 2013, p. 59.
[91] Van Eynden gebruikte als informatiebron mogelijk *De groote schouburgh der Nederlantsche konstschilders en schilderessen* van Arnold Houbraken uit 1718-1721. Zie aldaar: deel 1, p. 354-355. Hierin werd voor de eerste keer in Nederland een levensbeschrijving van Willem van de Velde (I) gepubliceerd, gevolgd door *Levensbeschryvingen der Nederlandsche konst-schilders en konst-schilderessen* va Jacob Campo Weyerman in 1729-1769. Zie: Daalder 2003, p. 15-16.

Hollander gestorven. Vernet moest het dus zonder voorbeelden stellen en dat was, volgens Van Eynden, te zien aan de matige kwaliteit van zijn werk.[92]

Voor het noemen van de namen van de Vlaamse zeeschilders en een beschrijving van hun werk heeft Van Eynden aan één zin genoeg.[93] De zeeschilderkunst van de Engelse school komt zelfs in het geheel niet aan de orde.[94] Ondanks zijn neoclassicistische smaak en zijn streven naar een onpartijdige presentatie van de schilderscholen, springt de bespreking van de Hollandse zeeschilderkunst in vergelijking met die van de overige Europese scholen er duidelijk en bijzonder positief uit. Van Eynden eigent zich de zeeschilderkunst namens de natie volledig toe als een specialisme waarin de Hollanders in de 17de eeuw heer en meester waren. Uitsluitend zijn landgenoten zijn in staat tot het afleveren van kwalitatief hoogwaardige zeeschilderkunst.

Het geduchte element

Net als Roeland van Eynden had ook directielid van de Amsterdamse tekenacademie en kunstverzamelaar Cornelis Ploos van Amstel een voorliefde voor de Hollandse genres. Hij hield in een redevoering voor de tekenacademie in 1781 een pleidooi voor de verwerking van "Poëzy" in de schilderkunst. Door een poëtische behandeling konden zijns inziens alle soorten onderwerpen emoties losmaken, ook de alledaagse en de realistische taferelen van de Hollandse schilders, en zij konden de beschouwer net zozeer behagen als de verheven historiestukken.[95] Naast een veldslag en een nachtelijke stadsbrand, acht Ploos van Amstel het zeestuk eveneens geschikt voor het beroeren van het gemoed. Bij wijze van voorbeeld beschrijft hij tot in detail het drama van een dreigende

---

[92] Eynden 1787, p. 42-43.
In de voetnoot suggereert Van Eynden dat de fouten in de weergave van de schepen op de prenten naar de schilderijen van Vernet, niet werden veroorzaakt door de slordigheid van de graveurs maar dat deze wel degelijk in het werk van Vernet zelf zaten.

[93] Ibidem, p. 92. Als belangrijkste vertegenwoordigers van de Vlaamse zeeschilderkunst zag Van Eynden Adam Willaerts, die hij overigens ook vermeld bij de Hollandse school, Andries van Eertveld (1590-1652), Casper van Eyck (1613-ca. 1674), Bonaventura Peeters (I) (1614-1652) en Jan Peeters (I) (1624-1678).

[94] Ibidem, p. 70-76. Hoewel Van Eynden opmerkt dat in Engeland door de eeuwen heen vele buitenlandse kunstenaars werkten en hij verscheidene namen noemt, gaat hij voorbij aan de zeeschilders. De kunstenaars die in 17de-eeuws Engeland zeestukken vervaardigden waren voornamelijk Hollands-Vlaamse immigranten. In werkelijkheid ontwikkelden Engelse kunstenaars de zeeschilderkunst in de 18e eeuw tot een bloeiend nationaal genre, dat overigens wel werd gekenmerkt door een trouwe navolging van vooral Willem van de Velde (II). Zie: Taylor 1995, p. 35-43. De in Engeland werkzame Hollandse zeeschilders waren onder anderen Isaac Sailmaker (ca. 1633-1721), wiens eerst bekende Engelse zeestuk dateert van 1657, Adriaen van Diest (1655-1704), die vanaf 1673 in Engeland werkzaam was en vader en zoon Van de Velde die vanaf 1672/1673 aan het Engelse hof in Greenwich werkten.
Welllicht dat het gebrek aan oorspronkelijkheid voor Van Eynden de aanleiding vormde om niet op die Engelse zeeschilderkunst in te gaan. Zie: Taylor 1995, p. 45-51. De eerste professionele Engelse zeeschilders waren Peter Monamy (1681-1749) en Samuel Scott (1702-1772), beiden navolgers van Willem van de Velde (II).
Voor het leven en het schildersbedrijf van de familie van Willem van de Velde (I) in Engeland, zie: Daalder 2013, p. 155-217.
Voor de relatie tussen de Engelse en Nederlandse zeeschilderkunst, zie ook: Quarm 2011.

[95] Ploos van Amstel 1785, p. 197-201.

schipbreuk: de holle, schuimende zee, het stuurloze schip in de zware storm, knetterende bliksemschichten en het menselijke lijden, dat aanschouwelijk wordt uitgemeten: " 't verbysterde Scheepsvolk hangt, met opgerezen en verwaaide hairen, wanhoopig hier en daar, in wand en rondhout".[96] Enkele jaren later komt hij in een redevoering, eveneens voor de tekenacademie, nogmaals terug op de werking van het zeestuk op de emoties. Een stil water kan de verbeelding kalmte en rust brengen, maar een woelig water met stuivende toppen van de golven "tegen een donkere agtergrond van eene onstuimig bewolkte zeelucht", is zelfs in staat om de beschouwer sterker te ontroeren en met meer bewondering te vervullen dan een historiestuk.[97]

Voor Ploos van Amstel is de zee dus het enige onderdeel van de Hollandse natuur waarmee het gevoel diep geraakt kan worden en hij stelt de zeeschilderkunst op minstens gelijke hoogte als de historieschilderkunst. Zijn idee over het aanbrengen van "Poëzy", dat in deze periode in de kern draaide om het meegeven van een dosis aansprekend gevoel aan een kunstwerk, ongeacht het onderwerp, stijl of vorm, lijkt te zijn ontleend aan een neoclassicistische oriëntatie. Hij maakt een vergelijking met het historiestuk en hij doet, zoals in de academische kunsttheorie gebruikelijk was, voorstellen voor de selectie van ideale onderdelen voor de compositie van het zeestuk. Tegelijkertijd is de invloed van de Romantiek duidelijk aanwijsbaar in zijn beschrijving van het angstaanjagende natuurgeweld van de zee.

Mededirecteur van de Amsterdamse tekenacademie, tevens docent in het bouwkundig onderwijs aldaar, en een uitgesproken pleitbezorger van de nationale smaak, was de architect Jacob Otten Husly. Hij publiceerde in 1787 een artikel, waarin hij de Hollandse schilders uit de 17de eeuw verdedigde tegenover de voorstanders van het neoclassicisme.[98] Vooral de grote verscheidenheid aan onderwerpen zag hij als een bewijs van de kwaliteit van de Hollandse schilderkunst, dit in tegenstelling tot de eentonigheid van het werk van de buitenlandse, neoclassicistisch georiënteerde, kunstenaars die aldoor hetzelfde, namelijk de menselijke figuur in historiestukken, schilderden. In een opsomming van onderwerpen en schilders noemt hij de zeeschilderkunst en de beoefenaren ervan als aparte categorie. Vervolgens neemt hij de lezer mee naar een tentoonstellingszaal waar alleen maar schilderijen van Nederlandse meesters hangen en hij schetst het rijkgeschakeerde beeld dat men daar zou aantreffen. Het is opmerkelijk dat de beschrijving van dit "heerlyk tooneel" begint met de zeestukken: "Daar gaat hem een kilkoude schrik over de leden op het zien van een woedende Zee; daar verrukt hem 't zelve onderwerp door eene aangenaame kalmte, waarin de flodderende

[96] Ibidem, p. 201-203.
[97] Ibidem, p. 310-311.
[98] Aa 1852/1877.
H. 1787.
Het artikel werd ondertekend met het initiaal H. De auteur is door Jeronimo de Vries geïdentificeerd als Jacob Otten Husly. Zie: Koolhaas-Grosfeld 1982, p. 612.

zeilen zich in het kabbelend nat spiegelen".[99] Hij weerlegt de bewering dat de historieschilders "kunstiger" zouden zijn, omdat zij in hun voorstellingen beweging uitdrukten, door te wijzen op onder meer de zeeschilderkunst. Ook de Hollanders schilderden beweging, namelijk die van een stormachtige zee, deinende schepen en zwemmende drenkelingen.

Volgens Otten Husly was dus ook het gewenste poëtische gehalte aanwezig in de Hollandse schilderkunst. Als een volmaakt voorbeeld van een voorstelling die het gemoed beroert, presenteert hij een schilderij van Bakhuizen (AFB. 4).

4. Ludolf Bakhuizen, *Schepen tijdens een storm*, circa 1695, olieverf op doek, 150 x 227 cm.
Collectie Rijksmuseum, inventarisnummer SK-A-4856.

Het tafereel van een vliegende storm op zee en wanhopige slachtoffers, die vechtend voor hun leven met de brokstukken van een scheepswrak in de golven ten onder dreigen te gaan, was "verheven en naar waarheid" en kon volgens Otten Husly worden gezien als een visueel gedicht: "Wie der Grieksche Dichteren beschreef zulks ooit beter met den pen, dan Bakhuizen met zyn penceel?"[100]

[99] H. 1787, p. 350-353.
Otten Husly noemt: Willem van de Velde, Ludolf Bakhuizen, Abraham Stork, Wigerus Vitringa (1657-1725), Reinier Nooms en een zekere Griffier. Het is niet duidelijk of hij Willem van de Velde (I) of Willem van de Velde (II) bedoelde. Reinier Nooms wordt aangeduid met Zeeman, zijn alias, en met Griffier bedoelt hij waarschijnlijk Robert Griffier (ca. 1675-na 1726), vanwege de zeestukken in diens oeuvre.
[100] Ibidem, p. 356-357.

Deze visie valt te herleiden tot een reactie op de binnen- en buitenlandse critici die, vanuit een voorkeur voor het neoclassicisme, het naturalisme van de 17de-eeuwse Hollandse genres te weinig verheven vonden.[101] Bij de zeeschilder ziet Otten Husly net als Ploos van Amstel dezelfde intellectuele scheppingsvaardigheden die de dichter en ook de historieschilder bezitten. De uitdrukking van het drama in het zeestuk van Bakhuizen overstijgt zelfs die van de dichtkunst. Daarbij positioneert hij de zeeschilderkunst als een genre dat artistiek gelijkwaardig is aan de historieschilderkunst, vanwege de hoge moeilijkheidsgraad van de weergave van bewegende golven en schepen. Allebei zetten ze de zeeschilderkunst dus op een onderscheidende en een vooraanstaande plaats in de hiërarchie van de genres, op gelijke hoogte met de historieschilderkunst. Daarbij moet worden aangetekend dat het hen vooral te doen was om één specifiek aspect van de zeeschilderkunst, namelijk de dramatiek van storm, hoge golven en schipbreuk. Hoewel zij verschillende richtingen vertegenwoordigden, waren beiden bezig met de emotionele beleving van de kunstwerken.

Het is echter opmerkelijk dat zij deze specifieke ervaring bij de zeeschilderkunst niet benoemden als het sublieme, ofwel *the sublime*. Dit begrip was door de Britse filosoof Edmund Burke (1729-1797) in 1757 voor het eerst omschreven met een expliciete verwijzing naar de overrompelende beleving van natuurfenomenen, in de werkelijkheid of in tekst.[102] De emoties die hiermee gepaard konden gaan, verbazing en afschuw, genot en angst, komen allemaal aan de orde in de redevoeringen van Otten Husly en Ploos van Amstel. Waarom gebruikten zij in hun uitvoerige beschrijving van de gemoedsbewegingen bij het zien van een zeestuk niet de benaming het sublieme, maar woorden als poëtisch en verheven? Hoe paste de zeeschilderkunst in het laat 18de-eeuwse denken over het sublieme in Nederland?[103]

Een aanwijzing hiervoor is te vinden in 'Vertoog over dichterlijke schikking', dat in 1782 was verschenen in het theologische tijdschrift *Vaderlandsche letteroefeningen*, waarin ook over kunst werd geschreven. Dit artikel was een vertaling van een deel uit *Essays on poetry and music* van de Schotse dichter James Baettie (1735-1803) uit 1778. In Beatties originele tekst en in een voetnoot werd direct gerefereerd aan Burkes *sublime*. Predikant en redacteur Petrus Loosjes Azn. (1735-1813) vertaalde dit echter als "het verhevene": het belang van de verbeeldingskracht van de dichter om

---

Voor de betekenis en ontwikkeling van de storm op zee als één van de emblematische en allegorische thema's in de 16de- en 17de-eeuwse Nederlandse beeldende kunst, zie: Russell 1983, p. 63-82, Goedde 1989 en latere publicaties van Goedde in Giltaij 1996 en Gaschke 2008.

[101] Hoogenboom 1993, p. 29-30.
Reynaerts 2001, p. 111-112.

[102] Burke 1757, p. 95-96.
Madelein 2008, p. 103-154.

[103] Ik zal op deze vragen slechts kort ingaan (zie ook hoofdstuk 6). Het valt buiten het bestek van dit proefschrift om de zeeschilderkunst verdergaand te duiden aan de hand van het complexe concept van *the sublime*.
Voor *the sublime*, zie bijvoorbeeld het standaardwerk: Monk 1935.

“verwondering, schrik, en andere gemoedsbeweegingen, met het verhevene gepaard” op te wekken.[104]

De term kwam vroeg in de 18de eeuw in gebruik onder Nederlandse letterkundigen, theologen en filosofen in hun vertalingen van handboeken en verhandelingen over onder meer esthetica, literatuur en dichtkunst, die grotendeels op een classicistische leest waren geschoeid. In de Nederlandse teksten was de betekenis van het verhevene in de decennia rond 1800 overwegend religieus van aard. Die diepgevoelde emotie was een middel tot zelfverheffing van de mens, dat in de natuur gevonden kon worden. De natuur was verheven wanneer zij als een kunstwerk van God werd beschouwd.[105] Aan deze zienswijze lag de fysico-theologie ten grondslag, een 18de-eeuwse experimenteel wetenschappelijke benadering van de natuur, waarin ontdekkingen geïnterpreteerd werden als het bewijs van Gods creatie van de wereld. In de jaren 1777-1779 verscheen de vierdelige *Katechismus der Natuur* van predikant en filosoof Johannes Florentius Martinet (1729-1795), dat in Nederland zou bijdragen aan de verspreiding van een religieuze natuurbeleving.[106]

De gangbare, en letterlijke, vertaling van *the sublime* was op dat moment dus het verhevene. Ploos van Amstel hield zich in zijn redevoering in 1781 echter niet bezig met de religieuze betekenis van het verhevene in de natuur. Hij bracht een ode aan de verbeeldingskracht en het vernuft van de kunstenaar om het denkbeeldige, het poëtische, uit de natuur vorm te geven.[107] Otten Husly herinnerde in 1787 zijn gehoor er wel aan dat “de daaden van den grooten, wijzen en almachtigen Schepper in de natuur veel verhevener zijn dan die der menschen of versierde goden”, maar ook hij ging niet verder in op een religieuze beleving van die daden.[108] De overweldigende natuurervaring als een esthetisch concept, zoals we dat nu kennen van de romantische beeldende kunst uit het begin van de 19de eeuw, was in de jaren 80 van de 18de eeuw nog niet geland binnen de Europese schilderkunst. In deze periode was bovendien het nationalisme in opkomst. De Hollandse kunsttheoretici betrokken de beleving van het verhevene bij een stormachtig zeestuk daarom volledig op de eigen 17de-eeuwse schilderschool. De eenvoud van de Hollandse school was haar grootste kwaliteit, die als verheven werd voorgesteld. Deze manier van aanprijzen stond in een classicistische literaire traditie, die op de academies in de 18de eeuw de toon aangaf, terwijl de emotionele aspecten wijzen op een vorm van romantisch kunstbesef. Mogelijk was hier ook sprake van strategisch woordgebruik om de zeeschilderkunst in de hiërarchie van de genres naar een hogere

[104] Beattie 1778, p. 100: “in the description of great objects, a certain degree of obscurity, not in the language, but in de picture or notion presented to the mind, has sometimes a happy effect in producing admiration, terror and other emotions connected with the sublime”.
Beattie 1782, p. 197.
[105] Madelein 2008, passim.
[106] Loos 1997, p. 62-64.
[107] Ploos van Amstel 1785, p. 171-179.
[108] H. 1787, p. 355-356.

positie te manoeuvreren. Daarmee werd ingespeeld op de voorkeur voor het neoclassicisme, dat immers domineerde in het internationale kunstdebat.

Geconcludeerd kan worden dat zowel van Van Eynden, Ploos van Amstel als Otten Husly de 17e-eeuwse traditie in de kunsttheorie voortzetten door de zeeschilderkunst als een apart genre te bespreken, dat bovendien voor hen op een overtuigende wijze beantwoordde aan het ontluikende nationale gevoel. In deze periode waren daarom voor kunsttheoretici de traditionele Hollandse genres en niet de historieschilderkunst beeldbepalend. Onder invloed van de romantische stroming werd de beleving van de persoonlijke emotie bij het aanschouwen van een schilderij belangrijker dan de universele betekenis van een Bijbelse of mythologische scene. Voor Van Eynden was dit kennelijk minder van belang, maar Otten Husly en Ploos van Amstel gaan hier wel op in, ieder vanuit hun eigen oriëntatie op de schilderkunst en hun gedeelde vaderlandsliefde. Beiden onderbouwen hun betoog met een aansprekend voorbeeld van het overweldigende, verheven, effect dat een zeestuk kan hebben. Die ijzingwekkende ervaring vonden ze niet in het vlakke Hollandse landschap, of in de andere genres, maar wel in de ontembare zee.

Eigen aan de natie

De band van de Hollandse bevolking met de zee ging echter dieper dan de fascinatie voor een angstaanjagend natuurelement. De dichter Rhijnvis Feith beschreef in 1791 de complexe verhouding van de natie met de zee. [109] In zijn ogen hadden de bewoners van Holland niet alleen hun eigen land gecreëerd, maar zij hadden bovendien het water aan zich weten te onderwerpen en om te vormen tot een bron van welvaart. Elke aanblik van de zee herinnerde hen aan de grootsheid en het succes van de 17de-eeuwse Republiek. Daarom zagen de Hollanders graag “een zeetje van Van de Velde” op een schilderij. Feith typeert de verhouding van het volk tot de zee als afwisselend vijand en vriend, als verwoester en brenger van voorspoed. Het gevoel voor het vaderland hangt vanuit deze invalshoek nauw samen met de economische welvaart in de 17de eeuw, die voortkwam uit de scheepvaart.

Feith opperde in een andere publicatie uit 1792 het voorstel om de geschilderde zeeslag in ere te herstellen. Aan de onderwerpen waarin de Nederlander geïnteresseerd was, had Feith de “heldendaden onzer landgenooten, ter zee, of te lande uitgevoerd” toegevoegd. In eerste instantie doelde hij op bruikbare onderwerpen voor dichtstukken, maar in bredere zin achtte hij dit door het nationale karakter ervan ook toepasbaar in de beeldende kunst.[110]

[109] Feith 1793, p. 20-25.
[110] Ibidem, p. 48.

Deze ideeën van Feith over de verhouding tussen de natie en de zee en over de toepasbaarheid van de zeeschilderkunst bij het aankweken van een nationaal besef, zijn ook in de vroege 19de eeuw terug te vinden in de kunsttheoretische denkbeelden. In de verhandelingen die werden ingezonden naar aanleiding van de prijsvraag van het Teylers Tweede Genootschap in 1809, is Feiths invloed onmiskenbaar aanwezig. Er was een oproep uitgegaan om zich te buigen over de oorzaak van en een remedie tegen het geringe aantal historieschilders in het land. In de drie bekroonde inzendingen spraken de auteurs, ondanks dat ieders voorkeur uitging naar de historieschilderkunst, met gepaste trots over de traditionele Hollandse genres.[111] De zeeschilderkunst komt daarbij specifiek aan de orde. De winnaar van de gouden erepenning, tekenaar en tekenleraar Pieter Kikkert (1775-1855), citeert uitgebreid uit de brief van Rhijnvis Feith uit 1791, waarin de liefde van de Hollander voor het landschap en de zee in de dicht- en schilderkunst werd verklaard.[112] De winnaar van de tweede zilveren erepenning Jacob van Manen Adriaanszoon (1752-1822), kunst- en poëzieliefhebber, roemt de natuurgetrouwheid van de Hollandse zeestukken.[113] Adriaan van der Willigen, die enkele jaren later met Roeland van Eynden een biografisch handboek van Nederlandse kunstenaars zou publiceren, won de eerste zilveren erepenning. Hij plaatst de zeeschilderkunst tussen de genres waarnaar de smaak van de Hollander uitgaat en die goed in de markt liggen, namelijk “de eenvoudige huiselijke onderwerpen, de landschappen, de zeegezigten en de bloemen”.[114]

Van der Willigen gaat dieper in op het nationale belang van de zeeschilderkunst dan de twee andere prijswinnaars. Hij is van mening dat de eigentijdse Hollandse schilders in de historieschilderkunst niet het gewenste niveau zouden kunnen halen, dus adviseert hij om de aandacht te richten op de genres waarin men van oudsher al uitblonk. Als één van die traditionele genres noemt hij de zeeschilderkunst. Als oplossing voor het kwijnende bestaan van de historieschilderkunst stelt hij een variant voor, waarin onderwerpen uit de eigen vaderlandse geschiedenis konden worden uitgebeeld. Deze zogenaamde historiestukken van de tweede soort zouden een even weldadige werking kunnen hebben als de eerste soort. Alle genres leenden zich hiervoor, maar in een voetnoot bij de zeeschilders spreekt Van der Willigen de hoop uit dat er weer

---

[111] De volledige vraag luidde: ”Wat is de reden, dat de Nederlandschen school, zoowel voorheen ten tijde van haren grootsten bloei, als hedendaags, zoo weinig meesters in het historisch vak heeft opgeleverd; daar zij zoo uitnemend slaagde en nog slaagt in alles wat de eenvoudige navolging der natuur, of de meer beperkte kring van het huisselijk leven het vermogen der kunst aanbiedt: en welke zijn de middelen, om in dit land uitmuntende historieschilders te vormen?”

[112] Kikkert 1809, p. 223-225, in de voetnoot aldaar.

[113] Manen 1809, p. 446.
Zie: http://www.parlementairdocumentatiecentrum.nl/id/vg09llvmsmxi, voor de biografische gegevens van Van Manen.

[114] Willigen 1809, p. 264.
In 1816 verscheen het eerste deel van *Geschiedenis der vaderlandsche schilderkunst*.

eens een oorlog op zee zou worden uitgevochten, “waarin de nationale dapperheid zich doorgaans met zoo veel roem heeft onderscheiden”. Dit ter inspiratie van de eigentijdse zeeschilders voor het vervaardigen van het nieuwe type historiestukken. Want zoals hun 17de-eeuwse voorgangers dat deden, met name Willem van de Velde (II) en Ludolf Bakhuizen, zouden ook zij zich speciaal moeten toeleggen op het schilderen van zeeslagen. De nationalistische gevoelens van de auteur blijken nogmaals uit de laatste zin van zijn verhandeling, waarin hij iedereen oproept om in de barre tijden waarin het vaderland verkeerde, de verplichting op zich te nemen om “alles wat maar eenigzins vaderlandsch is, om zoo te spreken, nog met hand en tand vast te houden”.[115]

Het idee van het verbeelden van het eigen verleden en de actuele geschiedenis in historiestukken van de tweede soort, ontleende Van der Willigen hoogstwaarschijnlijk aan Franse en Engelse kunsttheoretische denkbeelden die na 1750 ontwikkeld werden, eveneens ter ondersteuning van een nationaal besef.[116] Als Nederlander was hij echter van mening dat juist de zeeschilderkunst uitstekend geschikt was ter opvoeding en versterking van de natie. De zeeschilderkunst heeft zich dus in het begin van de 19de eeuw definitief een bijzondere positie en hoge status veroverd ten opzichte van de overige traditioneel Hollandse genres. Het wordt door kunsttheoretici op één lijn gesteld met de historieschilderkunst en het wordt, vanwege de emotionele lading geheel passend binnen de cultuurpolitiek in de Romantische periode en mede dankzij Feith en zijn navolgers, ook zeer geschikt geacht voor de aanwakkering van het nationale gevoel.

In dezelfde verhandeling toonde Adriaan van der Willigen vernuftig hoe de liefde voor de traditionele Hollandse school, meer specifiek de zeeschilderkunst, althans in theorie probleemloos kon samengaan met de immer gevoelde noodzaak van een klassieke basis in de kunst.[117] Hij behandelt de zeeschilderkunst namelijk als een volledig inpasbaar vak binnen een academisch onderwijsprogramma van de “opterigtene Hollandsche Schilder Akademie”, de Amsterdamse academie van beeldende kunsten waarover op dat moment alleen nog maar werd gepraat. Uitvoerig zet hij uiteen hoe de voor een zeeschilder ideale studiereis eruit moest zien, een onderdeel dat volgens de academische traditie binnen de vorming van kunstenaars onmisbaar werd geacht. Van der Willigen adviseert om de kwekeling in de zeeschilderkunst een lange reis te laten maken, die langs de kusten en havensteden van de Noordzee, de Oostzee en de Middellandse Zee voerde. Daarbij beveelt hij aan om nog een verblijf in Rome van enkele weken en in Parijs van enkele maanden in te lassen, onder andere voor het bezoeken van belangrijke buitenlandse verzamelingen. De praktijk was echter weerbarstiger. Zoals we zullen zien, zou de zeeschilderkunst nooit een plaats krijgen in het academisch onderwijs.

---

[115] Willigen 1809, p. 307-309, 311-312, 322 en de voetnoot aldaar, 330.
[116] Tentoonstellingscatalogus, *Het vaderlandsch gevoel* 1978, p. 13-14.
[117] Willigen 1809, p. 321-322, 325-326.

In de Nederlandse kunsttheorie blijkt dus een zekere overeenstemming te bestaan, ondanks de uitersten van enerzijds de classicistische academische traditie, die ook elders in Europa dominant was, en anderzijds de populaire Hollandse schilderschool. Eensgezind weet men de eigen kunstbeoefening op een unieke positie te plaatsen door te wijzen op de hoogwaardige kwaliteit van de 17de-eeuwse schilderkunst, die door kunstkenners internationaal verzameld werd, en deze op een inventieve manier in te zetten binnen de nationale cultuurpolitiek. Het genre van de zeeschilderkunst speelt hierbij een rol van belang. Maar wat was het effect van de kunsttheorie op de productie van de zeeschilders in de praktijk?

De zeeschilders en het nationale gevoel rond 1800

De overtuiging dat de zeeschilderkunst zich goed zou lenen voor het uitdragen van het gevoel van nationale eenheid, zoals dat in de eind 18de-eeuwse kunsttheoretische redevoeringen en literatuur werd geopperd, blijkt opmerkelijk genoeg geen wijdverspreid aanmoedigend effect te hebben gehad op de eigentijdse zeeschilders. Het aantal zeeschilders dat rond 1800 maritieme gebeurtenissen van nationaal belang heeft geschilderd, is namelijk beperkt tot slechts twee kunstenaars: Engel Hoogerheyden (1740-1807) en Martinus Schouman. Hun productie van dergelijke zeestukken, de zogenaamde historieschilderkunst van de tweede soort, was bovendien minimaal.

Nu waren de heroïsche nationale wapenfeiten van de oorlogsvloot ook bijzonder schaars in deze periode. Zoals reeds is beschreven, had in 1781 de slag bij Doggersbank plaatsgevonden. Schout-bij-nacht Zoutman werd in olieverf geportretteerd, maar het zeegevecht zelf is, zover bij mij bekend, slechts één keer geschilderd door een Nederlandse zeeschilder en wel door Engel Hoogerheyden.[118] De opdracht kwam mogelijk van hoge marineofficieren die vanuit persoonlijke motieven hun militaire loopbaan vastgelegd wilden zien. Hoogerheyden heeft meerdere werken gemaakt voor de marine, ook zijn schilderij van de slag bij Doggersbank is waarschijnlijk zo ontstaan.[119]

Een volgende aanleiding voor het schilderen van een gedenkwaardige maritieme gebeurtenis diende zich pas ruim twintig jaar later aan onder de heerschappij van Napoleon Bonaparte. Bij de voorbereiding van een invasie van Engeland, schakelde hij de Bataafse marine in voor het formeren

---

[118] RMA, Cornelis van Cuylenburgh (II), *Portret van Johan Arnold Zoutman*, 1801, inventarisnummer SK-A-1374. Enthoven 2007, p. 83, *Lijst van werken*, nummer 22: E. Hoogerheyden, *Slag bij Doggersbank, het begin van het gevecht, 5 augustus 1781*, olieverf op doek, 109,8 x 87,6 cm., verblijfplaats onbekend.
Van de slag bij Doggersbank zijn door Engelse zeeschilders meer schilderijen zijn gemaakt. Bijvoorbeeld door Thomas Luny (1759-1837), NMM, inventarisnummer BHC 0434 en Richard Paton (1717-1791), AM, inventarisnummer SA 22832.
Van de zeeslag werden in Nederland meer prenten uitgegeven, onder andere in series van drie of vier stuks, met een gedetailleerde weergave van verschillende fasen in de strijd, zie: Muller 1882, deel 4, p. 233-236, nr. 4422-4459.

[119] Enthoven 2007, p. 31.

van een oorlogsvloot van fregatten, transportschepen en kanonneerboten in Vlissingen. Het lukte de marine om deze schepen te leveren en ze in 1804 zonder veel schade over te brengen van Vlissingen naar Duinkerken. Na een laatste verplaatsing van de vloot van Duinkerken naar Boulogne, zou vervolgens de aanval op Engeland worden ingezet. Tijdens deze tocht ging de Britse marine in de aanval, maar de Bataafse marine wist zich te verweren. Uiteindelijk zou in 1805 Napoleons complete invasievloot bij Trafalgar worden verslagen.[120] Het verzamelen en uitrusten van de vloot in Vlissingen is door Engel Hoogerheyden geschilderd (AFB. 5). Hij woonde niet ver van Vlissingen en hij moet contact hebben gehad met de vele marineofficieren die daar op dat moment waren gestationeerd. Ongetwijfeld waren zij geïnteresseerd in de aankoop van zijn werk, want hij besteedde veel aandacht aan de detaillering van de schepen en de herkenbaarheid van de afgebeelde personen.[121]

[120] Bruijn 2003, p. 193.
[121] Engel Hoogerheyden vervaardigde meerdere werken van de voorbereidingen van de vloot. Andere voorbeelden zijn:
RMA, Engel Hoogerheyden en Jacob Schwartzenbach, *Het bemannen van de vloot in de haven, 1804*, 1804-1805, grisaille op paneel, 41,5 x 52,5 cm., inventarisnummer SK-A-2405.
RMA, Engel Hoogerheyden en Jacob Schwartzenbach, *De vloot verlaat de haven van Vlissingen, 1804*, 1804-1805, grisaille op paneel, 41,5 x 52,5 cm., inventarisnummer SK-A-2406.
Enthoven 2007, p. 27-31.

5. Engel Hoogerheyden, *De Secrete Macht in de haven van Vlissingen*, 1805, olieverf op paneel, 36 x 49 cm.
Collectie Het Scheepvaartmuseum, inventarisnummer A.0074(02).

Ondanks de slechte afloop van de invasie bij Trafalgar, was het weerstaan van de Engelse aanval tijdens de tocht naar Boulogne voor de Bataafse marine een welkom succes. Voor het ministerie van marine was het een reden om in 1806 aan Martinus Schouman de opdracht te geven om het zeegevecht te schilderen (AFB. 6). Het werk werd ondergebracht in de collectie van de marinemodellenkamer in Den Haag.[122]

6. Martinus Schouman, *Het treffen van het Hollandse en Engelse vloot tijdens de tocht van de Hollandse flottielje naar Boulogne in 1805*, 1806, olieverf op doek, 95 x 159 cm.
Collectie Rijksmuseum, inventarisnummer SK-A-1394.

De reden voor het verlenen van de opdracht aan Schouman was dat hij in die periode als de beste zeeschilder werd beschouwd. Hij stond als enige vertegenwoordiger van het genre op een namenlijst, die in 1806 was opgesteld als bijlage bij een rapport over de stand van zaken in de beeldende kunst in Holland. De Fransman Jean-Baptist-Denis Desprès (1752-1832), die met het hof

[122] Obreen 1858, p. 172.
RMA, Martinus Schouman, *Het treffen van het Hollandse en Engelse vloot tijdens de tocht van de Hollandse flottielje naar Boulogne in 1805*, 1806, olieverf op doek, 95 x 159 cm., inventarisnummer SK-A-1394.

van koning Lodewijk Napoleon (1778-1846) was meegekomen, schreef dit verslag ter voorbereiding van de oprichting van een academie en een museum. Hij voegde daaraan een opsomming toe van de belangrijkste kunstenaars van dat moment, per stad geordend.[123] De bevelvoerder over het eskader voor Boulogne, schout-bij-nacht Carel Hendrik VerHuell (1764-1845) die in nauw contact stond met de koning en met het ministerie, beschikte over dezelfde lijst.[124] Bij de rijksoverheid en het ministerie van marine in Den Haag was de associatie met de traditionele Hollandse schilderschool van belang en daarom kon slechts één zeeschilder in aanmerking komen voor de eervolle opdracht: Martinus Schouman.

Het is opvallend dat zowel Hoogerheyden als Schouman bij de marine in de smaak vielen terwijl ze in stilistisch opzicht een zeer verschillende werkwijze hadden. Hoogerheydens schilderijen zijn herkenbaar aan een tekenachtige en documentaire manier van werken. Hieruit blijkt dat marineofficieren niet alleen op basis van stijl hun keuze maakten voor een schilder of een schilderij. Het ging hen om een waarheidsgetrouwe en waarschijnlijk ook heldhaftige uitbeelding van het onderwerp en een correcte weergave van de schepen. De stilistische navolging van de 17de-eeuwse meesters Willem van de Velde (II) en Ludolf Bakhuizen, zoals die in de kunsttheoretische redevoeringen en literatuur werd gepropageerd en door Schouman werd beoefend, was voor het ministerie van marine belangrijk, maar vormde binnen de kleine kring van de marine in Zeeland kennelijk geen bepalend criterium voor de bestelling van een schilderij. Daardoor had ook een zeeschilder als Engel Hoogerheyden een markt voor zijn werk.

De goede uitkomst van de eerder beschreven beschieting van Algiers in 1816, waarbij onder de Nederlanders weinig slachtoffers vielen en vele slaafgemaakte christenen waren bevrijd, was een aanleiding om de gebeurtenis te laten vastleggen. In 1823 ontving opnieuw Schouman van het Departement van Marine de opdracht om het bombardement te schilderen. Het werk werd ondergebracht in de collectie van de marinemodellenkamer, de toonzaal van wapenfeiten van de Nederlandse zeemacht, waar zich ook het al eerder genoemde schilderij van Schouman bevond van de overtocht naar Boulogne uit 1806.[125] Ook werden voor het in 1816 opgerichte Koninklijk Kabinet

---

[123] Bergvelt 2005/2006, p. 295-297. De lijst van Desprès, is hier gecombineerd met een andere lijst uit 1808 die ook bestemd was voor Lodewijk Napoleon.

[124] NA, collectie 004 Verhuell, toegangsnummer 2.21.004.04, inventarisnummer 475, *Naamlijst der beroemste Schilders, Teekenaars en Graveerders die zich thans in het Koningrijk Holland bevinden*. Dit is een handgeschreven en in het Nederlands vertaalde versie van de lijst van Desprès, die dus niet door Verhuell zelf is opgesteld, zoals Daalder zegt in Enthoven 2007, p. 27.

[125] RMA, Martinus Schouman, *Het bombardement van Algiers, ter ondersteuning van het ultimatum tot vrijlating van blanke slaven, 26-27 augustus 1816*, 1823, olieverf op doek, 95.5 x 159.5 cm., SK-A-1395. Obreen 1858, p. 172.

Voorbeelden van andere zeeschilders die het bombardement van Algiers hebben geschilderd: J.C. Schotel en M. Schouman, die het exposeerden op een tentoonstelling van levende meesters in Dordrecht in 1819, HSM, inventarisnummer S.2016(01). C. Kruyt (werkzaam 1808-1820), *Een zeegevecht voor, en bombardement van Algiers*. Geveild in 1824 (RKD-Hofstede de Groot fiches), verblijfplaats onbekend. Gerardus Laurentius Keultjes,

van Schilderijen in Den Haag, in 1827 vier schilderijen bij Nicolaas Baur (1767-1820) aangeschaft van de verschillende stadia van de beschieting van Algiers(zie AFB. 38), ondanks dat in de aankoopcommissie de meningen verdeeld waren over de artistieke kwaliteit van de schilderijen. De onderbouwing daarbij luidde dat deze historische gebeurtenis niet mocht ontbreken in de collectie.[126] Bovendien was de bevestiging gegeven van de juistheid van het tafereel door ter zake deskundige ooggetuigen, namelijk de marine zelf. Dat was de best denkbare aanprijzing voor een historiestuk van de tweede soort.[127] Voor het nationale museum in Den Haag ging, in dit geval, inhoud dus boven artistieke kwaliteit. Met de opname van Baurs schilderijen in een openbare rijkscollectie vervulde de zeeschilderkunst wederom haar rol in de bevordering van het nationale gevoel.

De aanval van het verenigd Engels-Nederlands eskader op Algiers in 1816, 1817, olieverf op doek, 61 x 86 cm., RMA, inventarisnummer SK-A-1376.

[126] Bergvelt 1984, p.93-94 en 126, noot 101.
RMA, Nicolaas Baur, *De Engels – Nederlandse vloot in de Baai van Algiers ter ondersteuning van het ultimatum tot vrijlating van blanke slaven, 26-27 augustus 1816*, 1818, olieverf op paneel, 55 x 76 cm., SK-A-1377; *De brand op de werven van Algiers, kort na het begin van het bombardement door de Engels-Nederlandse vloot, 27 augustus 1816*, 1816-1820, olieverf op paneel, 55 x 76 cm., SK-A-1378; *Krijgsraad aan boord van de 'Queen Charlotte' van Lord Exmouth voor het bombardement op Algiers, 26 augustus 1816*, 1818, olieverf op paneel, 55 x 76 cm., SK-A-1379; *De Engels-Nederlandse vloot onder Lord Exmouth en vice-admiraal Jonkheer T.F. van Capellen stelt de Algerijnse fortificaties buiten gevecht, 27 augustus 1816*, 1818, olieverf op paneel, 54 x 75 cm., SK-A-1380.

[127] Van Eynden en Van der Willigen 1816-1840, deel III, p. 136.De bevestiging door een ooggetuige, een marineofficier die ter plekke bij het bombardement in Algiers aanwezig was geweest, van de waarheidsgetrouwheid van Baurs weergave, wordt ook door Van Eynden en Van der Willigen als een kwaliteitscriterium vermeld.

Hoofdstuk 3.

Het specialisme van de zeeschilderkunst

Inleiding

Voor een helder beeld van de 19de-eeuwse Nederlandse zeeschilderkunst is het van belang om te weten hoeveel schilders als een gespecialiseerde zeeschilder beschouwd kunnen worden, wat de omvang was van de zeeschilderkunst ten opzichte van de overige schildergenres en wie de zeeschilders waren, buiten de reeds bekende namen die in de Inleiding van dit proefschrift zijn gemeld.[128] Hierbij wordt in enkele gevallen een opsomming gegeven, juist om de veelheid en verscheidenheid in de zeeschilders van deze periode aan te geven. Voor enig houvast in een tijdsbestek van 100 jaar zijn drie tijdstippen aangehouden: 1800, als markering van de stand van zaken aan het begin van de 19de eeuw; 1860, wanneer het aantal werkzame zeeschilders het hoogst is en 1900, het einde van de onderzochte periode.

In dit hoofdstuk wordt vervolgens bestudeerd hoe de zeeschilder zelf de aard van zijn vak zag en welke aspecten vanuit zijn invalshoek belangrijk waren bij het in de markt zetten van zijn werk. De persoonlijke achtergrond van de zeeschilder en de mogelijkheden voor een opleiding in de zeeschilderkunst worden beschreven en er wordt uiteengezet hoe men zich de benodigde specialistische kennis eigen maakte. Aan de orde komen de behangselfabriek, de plaatselijke tekenacademie, de leertijd bij een meester-schilder en de landelijke academies van beeldende kunsten. De centrale vraag hierbij luidt in hoeverre deze onderwijsvormen toepasselijk waren bij een scholing in het specialisme van de zeeschilderkunst.

Daarnaast komt de atelierpraktijk en de studie naar de natuur aan bod. De toewijding van zeeschilders aan de studie naar de natuur was in de 19de-eeuwse schilderkunst niet uitzonderlijk. Het hoorde bij de traditionele vorming en het vakmanschap van de professionele kunstschilder. Ook landschapschilders brachten vele studie-uren buiten door en op hun tochten door de kuststreken zullen ze elkaar zijn tegengekomen. Het is echter opmerkelijk hoe weinig schilders kozen voor de zeeschilderkunst in vergelijking met het grote aantal werkzame landschapschilders. Uiteraard moet de belangrijkste oorzaak hiervoor worden gezocht in de economische motieven van schilders bij de specialisering in een genre: naar schilderijen met landschappen was eenvoudig meer vraag dan naar zeegezichten.[129] Maar waarom waren er dan toch schilders die zich uitsluitend toelegden op de zee en schepen als onderwerp?

---

[128] Voor een overzicht van namen van de 19de-eeuwse Nederlandse zeeschilders, zie: Bijlage 1. *Referentielijst van zeeschilders*.

[129] Voor de markt voor de landschapschilderkunst, zie bijvoorbeeld: Hoogenboom 1997.

Hierbij blijkt de hoge specialisatiegraad van de zeeschilderkunst een rol te spelen. Naast de problemen van een natuurlijke weergave van de zee in een harmonieuze samenhang met de lucht, is voor de correcte en overtuigende afbeelding van de schepen en nautische details een hoge mate van deskundigheid vereist. De motivatie van zeeschilders voor de beoefening van het genre, voor zover die uit de schaarse bronnen bekend is, bevat aanwijzingen voor een buitengewone interesse in schepen en scheepvaart.

Omvang van het genre

De tijdelijke inlijving bij Frankrijk, tussen 1806 en 1810 onder koning Lodewijk Napoleon, bracht een centraal aangestuurde organisatie van de Hollandse kunstwereld naar Frans voorbeeld met zich mee. Door de rijksoverheid werd een cultuurbeleid gevoerd ter ondersteuning en stimulering van eigentijdse kunstenaars. De onderliggende gedachte hierbij was, dat de bloei van de beeldende kunst bij de bevolking een gevoel zou bevorderen van nationale saamhorigheid. Het Koninklijk Instituut van Wetenschappen, Letterkunde en Schoone Kunsten, waarvan de afdeling de Vierde Klasse verantwoordelijk was voor de beeldende kunst, droeg de zorg voor de uitvoering van het beleid. Er werden diverse maatregelen genomen om de kunstproductie te stimuleren en het bestaande niveau te verhogen. Ten behoeve van de opleiding van kunstenaars, werden voorbereidingen getroffen voor het openen van een Koninklijke Akademie van Beeldende Kunsten in Amsterdam en in verschillende andere steden werd het tekenonderwijs officieel gereorganiseerd. Voor de reeds werkende kunstenaars werden prijsvragen uitgeschreven en er werden beurzen verstrekt voor studie in het buitenland.[130]

Met ingang van 1808 kwam onder de leiding van de Vierde Klasse ook de organisatie tot stand van een jaarlijkse tentoonstelling van werken van in leven zijnde Nederlandse kunstenaars, die afwisselend plaats vond in Amsterdam en Den Haag. Voor deze zogenaamde *Tentoonstelling van Levende Meesters*, naar voorbeeld van de Parijse Salon, kon werk worden ingezonden door alle soorten kunstenaars, van de papier-knippende amateur tot de professionele schilder. De doelstelling was in eerste instantie het publiek kennis laten maken met de eigentijdse kunst, zodat zij hun smaak kon ontwikkelen en zich een mening konden vormen. Een belangrijk gevolg van deze tentoonstellingen, was dat kunstenaars de kans kregen om zich door onderlinge wedijver te verbeteren en hun naamsbekendheid en de afzet van werk te vergroten.[131]

In 1813 kwam een einde aan de Franse overheersing van het land. In hetzelfde jaar werd Willem I, de uit Engeland teruggeroepen zoon van Willem V, als soeverein vorst binnengehaald. In

[130] Hoogenboom 1985, p. 23-39.
[131] Ouwerkerk 2003, p. 22-26, 33-34.
Stolwijk 1998, p. 131-132.

1815 riep hij het Koninkrijk der Nederlanden uit, bestaande uit het tegenwoordige Nederland en België, gevolgd door zijn inhuldiging als koning.[132] De vorming van het Nederlandse koninkrijk zou de nationale kunstproductie een impuls geven, waar ook de zeeschilderkunst van profiteerde.

In 1800 waren in Nederland rond de 524 professionele schilders actief. De meesten waren veelzijdige kunstenaars die meerdere onderwerpen combineerden in hun oeuvre.[133] In dat jaar waren circa negentien schilders werkzaam die zich hoofdzakelijk richtten op de weergave van de zee en schepen en daarom als gespecialiseerde zeeschilders beschouwd kunnen worden. Dit is een percentage van 3,6 % van het totale aantal werkzame schilders van dat moment.[134] In vergelijking met de gespecialiseerde zeeschilders was de hoeveelheid schilders die, naast de overige onderwerpen ook het landschap (als genre) als onderwerp beoefenden aanzienlijk groter, namelijk 257, wat neerkomt op bijna 50 % van het totale aantal.[135]

Vanaf het eerste decennium van de 19de eeuw breidde het aantal kunstenaars zich sterk uit. Na het opheffen van de gilden in 1798 was het vak in principe voor iedereen toegankelijk geworden, als men zich de vervaardigingstechnieken eigen kon maken en zijn werk wist te verkopen. De rijksoverheid speelde een beslissende rol bij de groei van het aantal kunstenaars door initiatieven te nemen op het gebied van de beeldende kunsten, zoals de al genoemde organisatie van de *Tentoonstelling van Levende Meesters* en het kunstonderwijs. De toegankelijkheid van het beroep en het aanzien van het kunstenaarschap kregen daardoor een belangrijke impuls.[136] De toename van

---

[132] Manning 1982, p. 164-182.

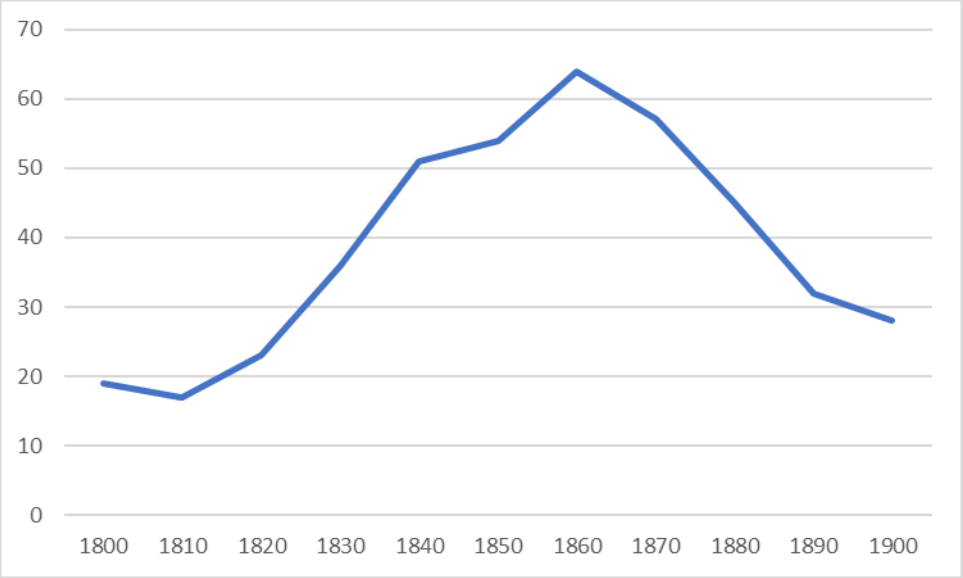
[133] RKD-explore/artists&, geraadpleegd op 12-11-2017. De selectie is uitgevoerd op de kenmerken: Nederlandse nationaliteit/school, werkzaam in Nederland in 1800 en de kwalificatie “schilder”.
Een overzicht van de hoeveelheid werkzame kunstenaars rond 1800 is al eerder onderwerp van onderzoek geweest. Bijvoorbeeld, Hoogenboom noemt een totaal aantal van 220 kunstenaars, geboren tussen 1750 en 1797, op basis van een telling in het lexicon van Van Eynden en Van Willigen uit 1816-1840, zie: Hoogenboom 1985, p. 246, noot 9. Onder deze 220 kunstenaars bevinden zich veertien zeeschilders, geboren tussen 1750 en 1797.
Volgens de lijst van Desprès uit 1806 en een lijst van kunstenaarsnamen uit 1808, waren in deze eerste jaren van de 19de eeuw nog minder kunstenaars van noemenswaardig belang: in totaal circa 60, zie: Bergvelt 2005-2006, Bijlage 3 op p. 295-297. Daaronder bevond zich slechts één zeeschilder: Martinus Schouman.
Voor een toelichting op de stand van zaken in de kunst en de sociaal-economische omstandigheden van de kunstenaars aan het einde van de 18de eeuw, zie: Hoogenboom 1985, p. 13-14 en Hoogenboom 1993, p. 30-32.

[134] Telling van de zeeschilders op basis van mijn *Referentielijst van zeeschilders* (Bijlage 1). De negentien zeeschilders zijn degenen met een geboortejaar tot en met 1780. Het is onduidelijk of C. Kruyt (1780-na 1824) daadwerkelijk actief was rond 1800 vanwege de geringe overgeleverde productie van slechts één schilderij, dat op een Amsterdamse veiling werd verkocht in 1824 (getiteld *Bombardement van Algiers*).
Voor de namen van de zeeschilders, zie: Bijlage 3, *Zeeschilders werkzaam in 1800, 1860, 1900*.

[135] RKD-explore/artists&, geraadpleegd op 12-11-2017. De selectie van landschapschilders is uitgevoerd op de kenmerken: Nederlandse nationaliteit/school, werkzaam in Nederland in 1800, de kwalificatie “schilder” en het onderwerp “landschap (als genre)”. Deze selectie is door de aard van de database van het RKD overlappend met mijn groep zeeschilders. Zie: Bijlage 1. *Referentielijst van zeeschilders*.

[136] Hoogenboom 1993, p. 127, 95, Figuur 2. *Aantal kunstenaars werkzaam in Den Haag en Dordrecht van 1800 tot 1850*. In bijvoorbeeld Den Haag vond tussen 1810 en 1850 een verzesvoudiging plaats van het aantal schilders.

kunstenaars is eveneens zichtbaar in het aantal beoefenaren van de zeeschilderkunst. Rond 1860 bereikte dit een hoogtepunt van circa 64 gelijktijdig werkzame zeeschilders. Daarna nam het aantal zeeschilders af tot circa 28 in 1900 (Figuur 1).[137]

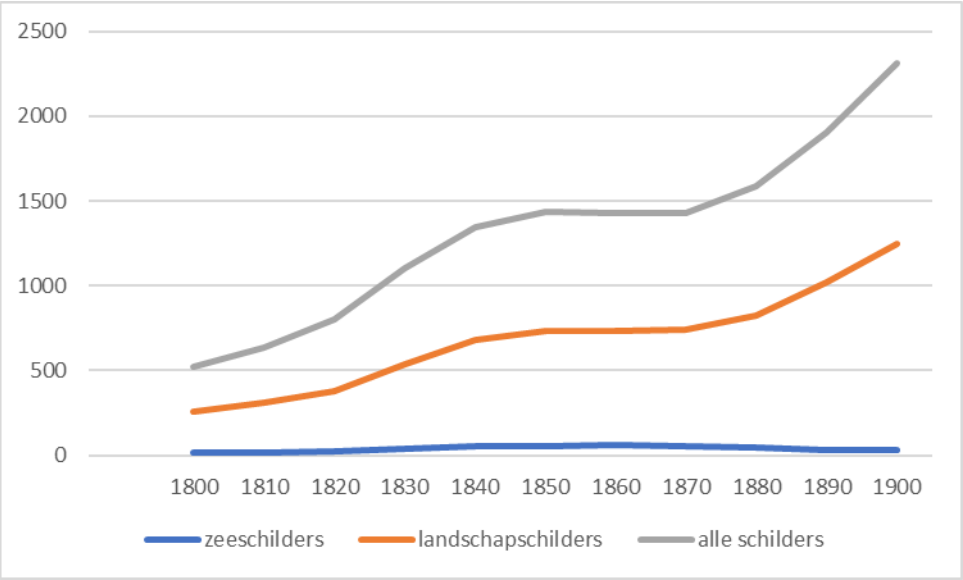


Figuur 1. Aantal werkzame zeeschilders, 1800-1900.

In 1860 waren er circa 1429 en in 1900 circa 2314 schilders in Nederland actief. Van hen hadden op deze tijdstippen respectievelijk 731 en 1245 schilders het landschap (als genre) als specialisatie. Gedurende de hele 19de eeuw was dit dus met een constante vertegenwoordiging van circa 50 % het meest beoefende genre.[138]

[137] Telling op basis van de *Referentielijst van zeeschilders* (Bijlage 1). De circa 64 zeeschilders die werkzaam waren in 1860 zijn degenen met een geboortejaar tot en met 1840 en een sterfjaar in of na 1860. De circa 28 zeeschilders die werkzaam waren in 1900 zijn degenen met een geboortejaar tot en met 1880 en een sterfjaar in of na 1900.

[138] RKD-explore/artists&, geraadpleegd op 27-12-2016. De selectie van landschapschilders is overlappend met mijn referentiegroep van zeeschilders.



Figuur 2. Aantal werkzame schilders, waaronder zee- en landschapschilders, 1800-1900.

Het totale aantal schilders vertoont, evenals het aantal landschapschilders, een gestaag stijgende lijn in de loop van de 19de eeuw. De hoeveelheid zeeschilders maakt daarentegen een golfbeweging en begint, in percentages uitgedrukt, op 3,6 % in 1800, klimt naar het hoogtepunt van 4,5 % in 1860, en valt terug tot nog slechts 1,2 % in 1900 (Figuur 2). In absolute aantallen waren in de gehele 19de eeuw 89 gespecialiseerde zeeschilders werkzaam en 21 zeeschilders waarover de naslagwerken niet eenduidig zijn, maar die hoofdzakelijk de zee en schepen als onderwerp hadden. Anders dan de kunstenaarslexicons en hedendaagse kunsthistorische literatuur voorspiegelen, zoals is toegelicht in de Inleiding van dit proefschrift, waren er dus niet slechts een dozijn tot enkele tientallen schilders werkzaam in het genre, maar waren er zo´n 110 in de zeeschilderkunst gespecialiseerd.[139]

Achtergrond van de zeeschilder

Voor zover bekend, woonden aan het begin van de 19de eeuw zeventien van de negentien zeeschilders in of in de omgeving van een havenstad. In deze plaatsen, met uitzondering van Dordrecht, had de marine een vestiging van een admiraliteitscollege, een oorlogshaven of een werf voor de bouw en reparatie van schepen.[140] De havensteden en de aanwezigheid van de marine voorzagen blijkbaar in de beste afzetmogelijkheden voor het werk van de zeeschilders in deze periode. Zo woonden in:

Middelburg en Vlissingen: David Kleyne (1753-1805), Engel Hoogerheyden, Jan van Ouwerkerk (1774-1836), Johannes Hermanus Koekkoek, Johannes Hubertus Reygers (1767-1849),

[139] Voor een gedetailleerde beschrijving van de onderzoeksmethode voor de totstandkoming van de namenlijst, zie: Bijlage 1. *Referentielijst van zeeschilders.*
[140] Voor de organisatie van de marine in de 19de eeuw, zie: Eekhout 1992.

Dordrecht en Rotterdam: Johannes Hendrik Boshamer (1776-1862), Martinus Schouman, Arend Wzn. Fokke (1770-1804?), Gerrit Groenewegen (1754-1826), Gerrit van der Pals (1758-1839),
Den Helder: Jan Mooy (1776-1847),
Hoorn en Medemblik: Klaas Cloeck (1730-1800), Pieter Blaauw (1744-1808),
Amsterdam: Jan Roos (II) (1755-1840?), Jan van Limmen (1743-1831), Wijbrand Schaap (1766-1821) en Harlingen: Nicolaas Baur.[141]

Rond 1800 had een aantal zeeschilders bovendien een professionele binding met de scheepvaart via familie of door hun eigen beroepskeuze. Enkelen hadden varende vaders en ze kwamen daardoor al op jonge leeftijd met de scheepvaartwereld in aanraking. Jan Mooy uit Den Helder was bijvoorbeeld de zoon van een commandeur in de walvisvaart, Maarten Jansz. Mooy. Aan boord van diens walvisvaarder werkten drie broers en een oom van Jan. Zelf maakte hij als 12-jarige al een reis op dit schip, samen met zijn broers.[142] De vaders van Schouman en Hoogerheyden waren beiden schipper op een beurtvaarder.[143]

Vijf zeeschilders waren zelf ook beroepsmatig in de scheepvaart actief of ze waren eerder op schepen werkzaam geweest. Blaauw en Thim zaten bijvoorbeeld bij de marine en zij tekenden en schilderden in hun diensttijd.[144] Roos (II) was scheepsbouwkundige en modelmaker en hij schilderde en tekende schepen en zeegezichten "die de goedkeuring der Kenneren [konden] wegdragen."[145] Voor Cloeck bood zijn werk als ambtenaar in de Hoofdtoren van Hoorn, met een uitzicht op de Zuiderzee, de mogelijkheid om de zee en de schepen te schilderen.[146] Hoogerheyden was zeeman voordat hij ging tekenen en schilderen. Hij begon bij de marine en daarna werkte hij als matroos voor de VOC. Toen hij door een ongeluk een been verloor en met een houten been verder door het leven moest, had hij verschillende banen aan de wal alvorens hij begon te schilderen.[147]

Op het hoogtepunt van het aantal werkzame zeeschilders, in 1860, waren er aanzienlijk minder van hen zelf of via hun directe familie betrokken bij de scheepvaart. In 1800 waren dat nog acht van de negentien zeeschilders, maar in 1860 hadden van de 63 op dat moment actieve zeeschilders, slechts tien een binding (of ooit gehad) met de scheepvaartwereld. Onder deze tien

---

[141] RKD-explore/artists&, geraadpleegd op 6-7-2017.
[142] Dekker 1971, p. 326-328.
[143] Erkelens 1983, p. 279.
Enthoven 2007, p. 10.
[144] Eynden en Van der Willigen 1816-1840, deel 2, p. 338 en 434-435.
Scheen 1969.
[145] Eynden en Van der Willigen 1816-1840, deel 3, p. 330-331.
[146] Abbing 1842, p. 77.
[147] Enthoven 2007, p. 21-24.
Vogel-Wessels Boer 2008, p. 22. In een advertentie voor de verkoop van zijn prenten, die Hoogerheyden plaatste in de *Middelburgsche Courant* uit 1781, presenteerde hij zichzelf als "Mr. Teekenaar en Zee Schilder". Daaruit blijkt dat Hoogerheyden dan als zelfstandig kunstenaar werkzaam is.

waren de vijf marineofficieren Albertus Hendricus Huysman (1821-1903), Jacob Eduard van Heemskerck van Beest (1828-1894), Adolf Jacobus August von Kellner (1836-1915), Louis Henri Wilhelmus Merckes de Stuers (1830-1869) en Gerard Voorduin (1830-1910). Twee zeeschilders, Petrus Schotel en Maurits Frederik Hendrik de Haas (1832-1895), waren leraar tekenen geweest op het opleidingsinstituut van de marine in respectievelijk Medemblik en Den Helder. Jacob Spin (1806-1875) had als koopvaardijmatroos gewerkt.[148] De overige twee zeeschilders kwamen via hun familie in aanraking met schepen: Jacob Plügger (1795-1871) was de zoon van een scheepsbouwmeester en de vader van Hendrik Vettewinkel (1809-1878) had een bedrijf als huis- en scheepsschilder.[149]

Aan het einde van de 19de eeuw hadden vier van de 28 werkzame zeeschilders een zeevarend bestaan geleid, namelijk de al genoemde marineofficieren Huysman, Voorduin en Kellner, en Anton Fransen (1867-1954), een zeeman. Niemand van deze 28 zeeschilders had directe familie in de scheepvaart.[150] Dit is een daling in de persoonlijke betrokkenheid bij de scheepvaartwereld van respectievelijk 42 % rond 1800, naar 14 % gedurende de rest van de 19de eeuw.

De afname van het aantal zeeschilders dat persoonlijke banden had met de scheepvaartwereld, duidt op een ontwikkeling in de zeeschilderkunst waarin ook schilders die niet professioneel verbonden waren met de scheepvaart zich met het specialisme gingen bezighouden. Dit beeld wordt versterkt door de veranderingen in hun woon- en werkomgeving, waarin steeds minder vaak een haven of marinebasis te vinden was. In 1800 kozen slechts vijf van de negentien zeeschilders voor korte of langere tijd voor de steden Amsterdam en Den Haag als verblijfplaats. Van de 63 in 1860 waren dat er 41, en aan het einde van de eeuw hebben 22 van de 28 zeeschilders in Amsterdam of Den Haag gewoond of gewerkt.[151] Dit is een toename van 26 % rond 1800, naar 65 % in 1860, tot 78 % rond 1900.

Een verklaring voor deze geografische verplaatsing, moet worden gezocht in de aanzuigende werking van Amsterdam en Den Haag, de grootste kunstcentra van het land. De belangrijkste redenen voor een schilder om zich in deze steden te vestigen, waren de voordelen van de aansluiting bij een beroepsvereniging van kunstenaars en de mogelijkheden tot exposeren en het verkopen van werk via de *Tentoonstelling van Levende Meesters*. In de steden woonden voldoende draagkrachtige

---

[148] Scheen 1969.
Oosterwijk 2005, p. 14-15, 22-28.
Schotel 1866, p. 9 , 22 .
RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Petrus Johannes Schotel, 2-1841.
Schotel had van 1830 tot 1850 een aanstelling als docent in de tekenvaardigheden bij het Koninklijk Instituut voor de Marine in Medemblik. Volgens zijn broer Gilles, de auteur van zijn biografie, was Petrus Schotel voor deze functie door koning Willem I persoonlijk aangewezen.
[149] RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Jacob Plügger, 29-5-1840.
RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Hendrik Vettewinkel, 28-8-1841.
[150] Scheen 1969.
[151] RKD-explore/artists&, geraadpleegd op 6-7-2017.

burgers die mogelijk geïnteresseerd waren in de aankoop van eigentijdse kunst. Daarnaast waren in Amsterdam en Den Haag verschillende belangrijke verzamelingen van 17de-eeuwse schilderkunst aanwezig, bijvoorbeeld in het Koninklijk Museum in Amsterdam en het Koninklijk Kabinet in Den Haag, die als studiecollecties konden dienen. Als drijfveer voor de keuze van het vak van zeeschilder, blijkt in de loop van de eeuw de persoonlijke band met de scheepvaartwereld en de nabijheid van een marinehaven of een druk vaarwater, minder belangrijk te zijn geworden dan de faciliteiten voor een professionele beroepsuitoefening.

Opleiding rond 1800

Met de opheffing van de gilden aan het einde van de 18de eeuw, verdween de noodzaak tot het volgen van een vakopleiding bij een meester-schilder. In de 19de eeuw kon de aspirant-kunstenaar zelf zijn weg zoeken naar de professionele beoefening van het vak. Men leerde tekenen op een tekenacademie en kreeg schilderonderricht bij een kunstschilder, een huisschilder, een rijtuigschilder of als medewerker van een behangselfabriek.[152] In de gevallen waarin de zeeschilders rond 1800 een opleiding hadden genoten, week die niet af van wat voor andere schilders gebruikelijk was in die tijd, maar feitelijk ook van hoe het onderwijs daarvoor was georganiseerd. Uit de keuzes die zeeschilders maakten ten aanzien van hun vorming, blijkt namelijk dat de oude opleidingsstructuur van meester-leerling bleef voortbestaan, hoewel zij in het begin van de eeuw het nog zonder meester-zeeschilders moesten stellen. Het gegeven dat de zeeschilders daardoor hun opleiding, meer dan bijvoorbeeld landschapschilders, via omwegen bij elkaar moesten sprokkelen, wijst erop dat de zeeschilderkunst in die periode een marginaal genre was.

In de 18de eeuw was de productie van behangsels voor de inrichting van representatieve ruimten in huizen en ook openbare gebouwen, een florerende bedrijfstak. In de werkplaatsen werden, eerst op papier en neteldoek en later op linnen, de wanddecoraties geschilderd, die daarna in een interieur op een raamwerk werden gemonteerd. Aan de hand van voorbeelden, de modellen, konden het ontwerp en de grootte van de wandbespanning door de opdrachtgever zelf worden bepaald. Bij de onderwerpen die het meest in trek waren, vielen globaal twee groepen te onderscheiden: de allegorische of mythologische voorstellingen en het landschap. In het laatste kwart van de 18de eeuw was vooral het landschap populair. De zee met schepen kwam in deze tijd weinig voor op wanddecoraties.[153] Voor zeeschilders blijken behangselfabrieken toch een belangrijke

[152] Hoogenboom 1993, p. 167-170.
[153] Heesters 1988, p. 45-50.
Zie: Bosma 1987, p. 360, voor de methode van werken met modellen (bij het kopiëren) door de behangselschilder.
Loos-Haaxman 1961, p. 184-189. Een voorbeeld van een groot formaat behangsel met een zeegezicht met schepen, bevindt zich in de regentenkamer in het Burgerweeshuis te Purmerend, daterend uit 1789. Het werd

rol als opleidingsinstituut te hebben vervuld. Engel Hoogerheyden ontwikkelde zijn schildervaardigheden in eerste instantie mogelijk door middel van het zelfstandig restaureren van schilderijen. Zijn vroegst bekende werk, *Het fregatschip 'Esequebo Societeit' ter rede van Vlissingen* uit 1772 (AFB. 7), lijkt er echter ook op te wijzen dat hij verbonden is geweest aan een behangselfabriek. Het doek is namelijk ongesigneerd en het heeft een ongewone, afgeronde bovenkant die waarschijnlijk paste in de vormgeving van een specifiek interieur. Dergelijke stukken werden door behangselateliers geleverd.[154] Naast Hoogerheyden zijn ook Blaauw, Baur, Van Ouwerkerk, Johannes Hermanus Koekkoek en Schaap aan de ateliers van een behangsel- of rijtuigschilder verbonden geweest.[155]

in 1791 gemaakt door de schilders van de behangselfabriek De Vaderlandsche Maatschappij in Hoorn. De afmetingen van de delen met het zeegezicht zijn 255 x 1000 cm.

[154] Enthoven 2007, p. 24-27, 39.
HSM, Engel Hoogerheyden, *Het fregatschip 'Esequebo Societeit' ter rede van Vlissingen*, 1772, olieverf op doek, 131,5 x 96 cm., inventarisnummer A.1171. Het schilderij is vermoedelijk afkomstig uit de vergaderkamer van de in 1771 opgerichte Middelburgse Sociëteit ter navigatie op Essequibo en annexe rivieren, een vereniging van reders die voeren op deze plantagekolonie in Guyana.

[155] Vraagpunten Immerzeel, RPKA, Jan van Ouwerkerk, 9 mei 1840. Van Ouwerkerk heeft volgens eigen zeggen leren schilderen in de behangselfabriek van Marinus Piepers (1771-1861) in Middelburg.
Loos-Haaxman 1961.
Scheen 1969/1970.
Berge-Dijkstra 1993/1994, p. 10.

7. Engel Hoogerheyden, *Het fregatschip 'Esequebo Societeit' ter rede van Vlissingen*, 1772, olieverf op doek, 131,5 x 96 cm.

Collectie Het Scheepvaartmuseum, inventarisnummer A.1171.

David Kleyne adverteerde in 1780 twee keer in de *Middelburgsche Courant* om zijn uitgebreide assortiment aan te prijzen van schouw- en deurstukken, kamerschermen en behangsels, beschilderd met "Historien en Landschappen".[156] De wijze waarop Kleyne reclame maakte voor zijn nieuwe atelier is wellicht illustratief voor de geringe belangstelling voor zeegezichten op behangsels. Hoewel Kleyne zelf een zeeschilder was, biedt hij het zeegezicht immers niet aan als een keuze voor de klant, terwijl van zijn oeuvre van ezelschilderijen vrijwel uitsluitend zeestukken zijn overgeleverd. Tekenend is bovendien hoe hij zichzelf presenteert: niet als een gespecialiseerde zeeschilder maar als een "Fynschilder", een schilder die in alle onderwerpen thuis is.

[156] Vogel-Wessels Boer 2008, p. 23.

Vanwege hun specialisme waren sommige zeeschilders wel betrokken bij de fabrieksmatige productie van behangsels, zoals blijkt uit de administratie van De Vaderlandsche Maatschappij, een behangselfabriek in Hoorn. Hierin werd door bedrijfsleider Hylko Bentes Ysenbeek (1752-1822) een aankoop geboekt van vier tekeningen van Pieter Blaauw en van een zeegezicht van "N. Bouwer". Op de achterkant van één van de tekeningen staat genoteerd: "voor de heer Boomgaarden boven de deur" en "voor de heer J.J. Vos boven de deur".[157] Blaauw zou bij De Vaderlandsche Maatschappij werkzaam zijn geweest, maar in de directienotulen van de fabriek staat hij niet uitdrukkelijk als schilder genoteerd. Omdat het zeegezicht met schepen geen veelgevraagd onderwerp was, kocht de bedrijfsleiding mogelijk de benodigde voorbeelden in bij Blaauw en bij deze Bouwer, met wie zeer waarschijnlijk Nicolaas Baur wordt bedoeld die net als Ysenbeek uit Harlingen kwam. Deze modellen werden vervolgens gekopieerd door de schilders van de fabriek. Voor het degelijk leren schilderen van zeegezichten kon een aankomende zeeschilder vermoedelijk dus niet in een behangselfabriek terecht.

De leertijd en het dienstverband in een behangselfabriek werd in een aantal gevallen gecombineerd met de instructies van een zelfstandig werkende schilder. Baur werd bijvoorbeeld onderwezen door zijn vader Hendricus Johan Antonius Baur (1736-1820), een portret- en genreschilder. Daarna heeft hij enige tijd behangsels geschilderd, maar van zijn hand zijn er geen bekend met zeegezichten. Pas tussen 1800 en 1817, een periode waarin de belangstelling voor behangsels begon terug te lopen, maakte hij vrijwel uitsluitend schilderijen van de zee met schepen. Zijn belangstelling voor het onderwerp was echter al ruim voor die tijd aanwezig, zoals blijkt uit een gedateerde tekening uit 1782, die hij als vijftienjarige maakte van schepen liggend voor de kust. Baur kwam via de kunsthandel van zijn vader in aanraking met 17de-eeuwse schilderijen, van bijvoorbeeld Willem van de Velde (II). Op jonge leeftijd maakte hij nog enkele andere zeegezichten en hij kopieerde bijvoorbeeld een zeegezicht van Jacob van Ruisdael (1629/1630-1681).[158]

---

[157] Loos-Haaxman 1961, p. 170-172.
Drie van de vier tekeningen door Pieter Blaauw, waarvan twee met datering 1798 en 1802, bevinden zich in het Westfries Museum te Hoorn, inventarisnummers 02719, 02724 en 02726, en zijn afkomstig uit de nalatenschap van De Vaderlandsche Maatschappij. Op de achterkant van nummer 02724 staan de opschriften.

[158] Berge-Dijkstra 1993/1994, p. 10-12, 76-77. De vroegst gedateerde tekening door Baur van schepen liggend voor de kust, is van 1782 (catalogusnummer 46). De overige zeegezichten, inclusief de tekening naar Jacob van Ruisdael, zijn gemaakt tussen 1780 en 1790 (catalogusnummers 45, 47 en 48). De tekeningen zijn in de collectie van Gemeentemuseum Het Hannemahuis te Harlingen, inventarisnummers respectievelijk 75c, 75a, 75d, 75b. Een ander voorbeeld is Johannes Boshamer die zijn eerste tekenlessen ontving in de schilderswinkel van Jan van Leen (1724-1806) en daarna tussen 1788 en 1800 werd opgeleid door de landschapschilder Arie Lamme (1748-1801), die tevens behangselschilder was. Vanaf 1800 legde ook Boshamer zich volledig toe op de zeeschilderkunst. Zie: Vraagpunten Immerzeel, RPKA, Johan Hendrik Boshamer, 22-9-1840 en Immerzeel 1855, deel I, p. 80.

Voor het aanleren of verbeteren van de tekenvaardigheden konden aankomende kunstenaars en liefhebbers zich inschrijven bij een tekenacademie, waarvan in de 18de eeuw vele waren opgericht door de plaatselijke kunstgenootschappen. In aanvulling op het ambachtelijke schilderonderwijs, werd hier het tekenen volgens de academische traditie van de menselijke figuur beoefend, naar levend model of naar gipsen afgietsels van de klassieke beelden.[159] Tekenlessen vormden de basis van het vak van kunstschilder, ongeacht het genre dat men beoefende. Ook zeeschilders hebben daarom de lokale tekenacademie bezocht. Zoals we zullen zien, meldden tussen circa 1825-1860 meerdere zeeschilders zich eveneens aan voor een opleiding bij de dan nieuwe academies van beeldende kunsten in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag, waar gelijksoortig onderwijs kon worden genoten.

Voordat Martinus Schouman enige jaren lessen volgde op de tekenacademie in Den Haag, was hij eerst in de leer geweest bij zijn oudoom Aert Schouman (1710-1792) en bij Michiel Versteegh (1756-1843). Beiden waren breed georiënteerde schilders die alle mogelijke onderwerpen schilderden, maar geen zee en schepen. Na zijn Haagse tijd keerde Schouman terug naar zijn geboortestad Dordrecht, waar hij zich toelegde op de zeeschilderkunst door middel van de studie naar de natuur.[160] David Kleyne, die zoals eerder gemeld zelf eigenaar was van een behangselfabriek, volgde lessen aan de Middelburgse tekenacademie.[161] Johannes Hermanus Koekkoek ging in Veere als jongste knecht bij een huisschilder in dienst. Vervolgens kon hij aan het werk in de behangselfabriek van Thomas Gaal (1739-1817) in Middelburg en hij schreef zich tegelijkertijd in als leerling aan de tekenacademie aldaar.[162] In het vak van zeeschilder was hij, net als Schouman, zoals hij zelf zei door “de Natuur” onderwezen en had hij zich door zelfstandige oefening ontwikkeld.[163]

Deze zeeschilders uit de periode rond 1800 legden voor hun algemene professionele vorming als schilder dus een weg af langs behangselfabrieken en tekenacademies. Voor het aanleren of

---

[159] Hoogenboom 1993, p. 167-168.
Hoogenboom 1985, p. 13-14.
[160] Erkelens 1983, p. 279-280.
Eynden en Van der Willigen 1816-1840, deel 3, p. 151.
[161] Vogel-Wessels Boer 2008, p. 23.
[162] Bol 1963, p. 2-3.
[163] Vraagpunten Immerzeel, RPKA, Johannes Hermanus Koekkoek, 12 juli 1841.
Scheen 1969.
Hoogenboom 1993, p. 170. Hier wordt gewezen op het belang dat in de eerste helft van de 19de eeuw werd gehecht aan de aangeboren capaciteiten van de kunstenaar, die eigenlijk geen onderwijs nodig hadden om tot ontwikkeling te komen. Zelfstandige studie naar de natuur zou volstaan en men zou een rijtuigschilder liever niet als leermeester willen opvoeren. Hoogenboom vermoedt dat de kunstenaars die inderdaad volledig zonder opleiding zich het vak eigen maakten, uitzonderingen zijn. Ze twijfelt daarom aan het antwoord van Koekkoek op de vraag van Immerzeel over de opleiding van de schilder. Mijns inziens beantwoordde Koekkoek de vraag wel naar waarheid omdat hij hier doelde op zijn op het formulier vermelde specialisatie in het “zeevak”.
Bol 1963, p. 3-4. Bol noemt een groot aantal tekeningen die zijn gemaakt door Koekkoek van verschillende soorten binnenvaart- en zeeschepen. Het betreft hier series scheepstypologieën, door middel waarvan de zeeschilder de technische details van de scheepstypen bestudeerde.

verbeteren van de schildertechniek bezochten enkelen nog een meester-schilder. Gerrit Groenewegen was opgeleid als scheepstimmerman, maar hij verloor bij een ongeluk tijdens het werk een deel van zijn been. Evenals Hoogerheyden, begon hij met tekenen en schilderen nadat hij voor zijn werk in de scheepvaartsector arbeidsongeschikt was geraakt. Groenewegen nam tekenlessen bij Nicolaes Muys (1740-1808), een schilder van voornamelijk portretten en genretaferelen, en hij bestudeerde zelfstandig de schilderijen van Willem van de Velde (II) en Ludolf Bakhuizen.[164] Door zijn opleiding als scheepstimmerman en werkzaamheden in de scheepsbouw bezat Groenewegen net als Jan Roos (II) een grondige kennis van schepen.[165]

Het is opmerkelijk dat niet kan worden aangetoond dat de Nederlandse zeeschilders op enig moment tijdens de leertijd, specifiek op de zeeschilderkunst gerichte praktische instructies te hebben ontvangen van hun leermeesters. Geen van de zelfstandig werkende schilders bij wie men lessen volgde, was namelijk zelf een zeeschilder. Voor zover mij bekend is, heeft ook geen van de zeeschilders in deze periode een leerling opgeleid. De tekenacademies en de behangselfabrieken waren nuttig voor de ontwikkeling van de teken- en schildervaardigheden en voor het sociale en professionele netwerk van kunstenaars, maar een aankomende zeeschilder leerde er weinig tot niets over zijn beoogde vak.

Samenvattend kan worden gesteld, dat de zeeschilder rond 1800 autodidact was. De specialistische kennis van scheepvaart en scheepsbouw maakte men zich eigen vanuit een diepgaande, eventueel professionele, interesse in het onderwerp. De compositie en stijl van een zeestuk werden aangeleerd door het bestuderen en natekenen van het werk van de 17de-eeuwse zeeschilders, die als hun ware leermeesters werden gezien. Door te kiezen voor de zeeschilderkunst kon een schilder zich onderscheiden. Het grote aanbod aan landschapschilders, voortkomend uit de markt van de behangsels, kan daarbij hebben meegespeeld. De teloorgang van de interieurvormgeving met behangsels, waarin het zeegezicht toch al geen gewild onderwerp was, is voor sommigen van positieve invloed geweest op het moment waarop een schilder zich in het genre specialiseerde of zich als zeeschilder presenteerde. De doorslag bij de keuze van een schilder voor de zeeschilderkunst aan het einde van de 18de eeuw, lijkt echter te worden gegeven door een band met de scheepvaartwereld via werk of familie, in combinatie met de woonplaats aan een drukbevaren water.

---

[164] Eynden en Van der Willigen 1816-1840, deel 3, p. 65-66.

[165] Gerrit Groenewegen maakte tussen 1786 en 1801 verschillende series scheepstypologieën. Bijvoorbeeld: HSM, *Verscheide soorten van schepen en vaartuijgen*, 1801, ets, inventarisnummer A.0072. Poldervaart 2004, p. 3-10. Van Groenewegen is slechts één olieverfschilderij bekend: MMR, *Gezicht op de Leuvehaven te Rotterdam*, 1782, inventarisnummer P1157. Hoogstwaarschijnlijk heeft hij meer schilderijen gemaakt, maar het feit dat hij zijn werk niet signeerde bemoeilijkt de toeschrijving aan hem. Hij schijnt ook behangsels te hebben geschilderd.

In de navolgende paragraaf zal blijken dat de opleidingsmogelijkheden voor de zeeschilder in de vroege 19de-eeuw sterk verbeteren. Eveneens wordt via een bespreking van de studie naar de natuur en de atelierpraktijk duidelijk waarom er schilders waren die zich uitsluitend toelegden op de zee en schepen als onderwerp, hoewel er naar schilderijen met landschappen meer vraag was dan naar zeegezichten.

Opleiding in de 19de eeuw

Leermeesters

In de schilderswereld was tot ruim in de tweede helft van de 19de eeuw een ambachtelijke structuur aanwezig, waarin netwerken van families, vrienden en relaties van bepalende invloed konden zijn op de keuze voor, opleiding in en de beoefening van het vak van kunstschilder. Veel aankomende kunstenaars kregen vaak in eigen kringen teken- en schilderles.[166] Ook zeeschilders gingen voor kunstonderwijs bij familieleden in de leer. Nicolaas Baur kreeg bijvoorbeeld onderricht van zijn vader, Martinus Schouman van zijn oudoom en Willem Anthonie van Deventer (1824-1893) van zijn oom Hendrikus van de Sande Bakhuyzen (1795-1860), een landschapschilder.[167]

Het specialisme van de meester was niet direct bepalend voor de uiteindelijke keuze voor een genre van de leerling. Net als rond 1800 ontvingen zeeschilders ook in de volgende decennia, bij meester-schilders die waren gespecialiseerd in alle mogelijke genres hun scholing in de schildertechniek. Zij doorliepen daarmee het traditionele opleidingstraject zoals dat al eeuwen voor kunstschilders bestond. Everhardus Koster kreeg bijvoorbeeld schilderlessen van landschap- en stadsgezichtenschilder Bartholomeus Johannes van Hove (1790-1880). Na zijn leertijd ontwikkelde Koster zich voornamelijk tot een stadsgezichtenschilder. Toen hij in 1850 in Amsterdam ging wonen en hij dagelijks met de grote scheepvaart werd geconfronteerd, kon hij niet langer om zijn liefde voor schepen heen en werd hij zeeschilder, zoals hij het zelf onder woorden bracht: “terwijl de bedrijvigheid der scheepvaart en de aangename afwisseling op het IJ de voorliefde tot schepen zóó sterk bij mij sprak dat ik van toen af mij toelegde op het schilderen van schepen en waters”.[168] Hendrik Jacob Elzer (1808-1866) combineerde de schilderlessen van Hendrik Gerrit ten Cate (1803-

[166] Stolwijk 1998, p. 256-257. Er waren ook schilders te vinden in de families van onder anderen de zeeschilders Maurits Verveer (1817-1903) en Johannes Jacobus Antonius Hilverdink. (1837-1884).
[167] Scheen 1969 (Willem Anthonie van Deventer).
[168] RPKA, brief met biografische gegevens van E. Koster aan C. Kramm, 24-1-1859, zonder inventarisnummer. RPKA, brief met biografische gegevens van E. Koster aan C. Immerzeel, 26-8-1849, zonder inventarisnummer. Dit gold ook voor Frans Arnold Breuhaus de Groot (1824-1872), die in de schilderkunst werd gevormd door zijn vader Frans Breuhaus de Groot (1796-1875), een landschapschilder. Zie: Vraagpunten Immerzeel, Frans Arnold Breuhaus de Groot, zonder datum. Jacob Plügger was in de leer bij Cornelis Kruseman (1797-1857), de portret- en historieschilder. Zie: RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Jacob Plügger, 29-5-1840.

1856), een stadsgezicht- en landschapschilder, met de eigen studie van tekeningen en schilderijen van Johannes Schotel en hij werkte op die manier zelf aan zijn vorming als zeeschilder.[169]

Sommige leermeesters waren echter breed georiënteerde schilders die ook het genre van de zeeschilderkunst beoefenden en die wellicht daardoor hun leerling op dat spoor hebben gezet. Dat kunstenaars via deze weg ertoe kwamen om zich te specialiseren in de zeeschilderkunst, kan worden geïllustreerd aan de hand van Christiaan Cornelis Kannemans (1812-1884). Hij volgde als negenjarige jongen twee jaar tekenles bij Johannes Hendrik Frederiks (1751-1817), een portret- en stillevenschilder. Daarna ging hij in de leer bij zijn oom die huisschilder was. Nadat Kannemans zich ook als huisschilder had gevestigd, oefende hij zelfstandig in het schilderen van ezelstukken en exposeerde hij zijn werk in zijn eigen schilderswinkel. In 1840 verkocht hij twee paneeltjes voor een goede prijs, waarna hij volledig overstapte op het vak van kunstschilder. Kannemans ontving daarbij aanwijzingen van Johannes Bosboom, een veelzijdige schilder van onder meer stadsgezichten, landschappen en ook van schepen en zeegezichten.[170] In 1844 zond Kannemans twee zeestukken in naar de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in Zwolle, getiteld *Een schipbreuk op Fransche kust* en *Een stil water, op Zeeuwsche stroomen*.[171] Blijkbaar had hij in de tussenliggende jaren, mogelijk mede onder invloed van Bosboom, de keuze gemaakt voor de zeeschilderkunst.

In de jaren 20 van de 19de eeuw verbeterden de opleidingsmogelijkheden in het genre zich aanzienlijk door de toename van het aantal zeeschilders. Jonge kunstenaars konden vanaf dat moment immers door een gespecialiseerde zeeschilder specifiek in het vak worden opgeleid. Grote meesters als Johannes Schotel en Louis Meijer ontvingen meerdere aspirant-zeeschilders in hun ateliers in respectievelijk Dordrecht en Den Haag. Een effect van de opleiding door gespecialiseerde zeeschilders, was dat er sprake was van een zekere mate van schoolvorming. In de uitgebreide kring van leerlingen rond Johannes Schotel, ontstond door de navolging van zijn manier van werken, een circulatie van stijlelementen waarin niet veel vernieuwing te bespeuren viel. Dit verschijnsel bleef in de kunstkritiek niet onopgemerkt. Zowel het gebrek aan eigenheid als het lagere kwaliteitsniveau van de school van Schotel, werden door de recensenten genadeloos veroordeeld (zie: hoofdstuk 6 (kunstkritiek)).

Johannes Schotel was in Dordrecht de eerste specialist die zelf ook door een zeeschilder was opgeleid, namelijk door Martinus Schouman. In 1824, hij is dan 37 jaar en een gelauwerd schilder, verhuisde Schotel als zelfstandig kunstenaar naar een woning, waar een groter atelier kon worden

---

[169] Scheen 1969.
[170] RPKA, H.G. van Nahuys van Burgst, *Levensbeschrijving van Christiaan Cornelis Kannemans* [voor 1858], zonder inventarisnummer.
Scheen 1969.
[171] *Lijst der schilderijen en kunstwerken…*, Zwolle 1844. Catalogusnummers 85 en 86.

ingericht met uitzicht op de scheepvaart op de rivier de Merwede bij Dordrecht.[172] Hier had Schotel meer ruimte voor de minimaal acht leerlingen die hij inmiddels zelf onder zijn hoede had en die voor korte of langere tijd in zijn atelier werkten. Hendrik van den Helm (1811-1889) kreeg bijvoorbeeld vanaf zijn 17de drie jaar les van Schotel.[173] Frans Jacobus van den Blijk (1806-1876) kwam als 15-jarige bij hem in het atelier en bleef er negen jaar.[174] George Willem Opdenhoff (1807-1873), ontving de eerste schilderlessen van Andreas Schelfhout (1787-1870), de landschapschilder, en hij kwam daarna bij Schotel.[175] Andere leerlingen van Schotel waren zijn zoon Petrus Schotel, Christiaan Lodewijk Willem Dreibholtz (1798-1861), Charles Frederik Bartholomeus de Florimont (1802-1846), Francois Carlebur (1821-1893) en Pieter Arnout Dyxhoorn (1810-1839).[176] Sommige leerlingen van Johannes Schotel gaven zelf ook schilderles. Dreibholtz had in 1840 en 1841 Willem Melchior Christiaan Mittelholzer (1820-na 1848) als leerling.[177] Petrus Schotel gaf lessen aan Govert van Emmerik (1808-1882).[178] Geen van deze leerlingen heeft overigens de faam van hun leermeester kunnen evenaren.

Net als bij Schotel in Dordrecht waren er in later jaren in Den Haag enkele zeeschilders met leerlingen actief. Louis Meijer, die zelf leerde schilderen van landschap- en stadsgezichtenschilder George Pieter Westenberg (1791-1873) en van historie- en landschapschilder Jan Willem Pieneman, de directeur van de Amsterdamse Akademie van Beeldende Kunsten, nam een aantal leerlingen onder zijn hoede.[179] Als gevestigd zeeschilder in Den Haag, leidde hij Maurits de Haas, George Lourens Kiers (1838-1916), Maurits Verveer en George Johannes Hoffmann (1833-1873) op in zijn specialisme en voorzag hij Petrus Paulus Schiedges (I) (1813-1876) van raadgevingen.[180] Ook Willem Mesdag, een kunstenaar die niet bekend stond als iemand die aankomende schilders onderwees, heeft bij hoge uitzondering enkele jaren toch een leerlinge gehad: Betzy Berg, een van oorsprong

---

[172] Groot 1989, p. 30, 32, 37.
Schotel 1840, p. 18.
[173] Immerzeel 1855, deel II, p. 27.
[174] RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Frans Jacobus van den Blijk, 20-9-1840.
[175] Immerzeel 1855, deel II, p. 281.
RPKA, Vraagpunten Immerzeel, George Willem Opdenhoff, 12-5-1840.
[176] RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Petrus Johannes Schotel, 2-1841.
RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Christiaan Lodewijk Willem Dreibholtz, 17-7-1840.
Scheen 1969.
Schotel 1840, p. 132. Volgens de biograaf heeft Johannes Schotel slechts vier zeeschilders opgeleid: zijn zoon Petrus Schotel, Frans van den Blijk, Christiaan Dreibholtz en Hendrik van den Helm. Anderen voorzag hij voornamelijk van raadgevingen.
Eynden en Van der Willigen 1816-1840, deel IV, p. 83.
[177] Scheen 1970.
[178] Scheen 1969.
[179] Vraagpunten Immerzeel, RPKA, Johan Hendrik Louis Meijer, 20-8-1840.
RPKA, brief van L. Meijer aan C. Kramm, 17-10-1859.
[180] [anoniem] 1868, p. 8.
Scheen 1969.
Scheen 1970.

Noorse zeeschilderes die in haar vaderland en in München al teken- en schilderlessen had gevolgd. In 1885 was ze op uitnodiging van Mesdag naar Den Haag verhuisd, waar ze tot 1888 instructies van hem ontving.[181] De stijl van werken van zowel Meijer als Mesdag werd in zeeschilderskringen nagevolgd, ook buiten hun beider ateliers. Voor werkelijke schoolvorming zoals rond Johannes Schotel het geval was, heb ik geen aanwijzingen gevonden.

In de 19de eeuw fungeerden kunstenaarsfamilies nog altijd als opleidingsinstituut. Zo ook konden, naast de door zijn vader onderwezen Petrus Schotel, in de loop van de 19de eeuw meerdere zeeschilders direct binnen de eigen familie in hun specialisme worden opgeleid. Hilverdink kreeg les van zijn vader Johannes Hilverdink (1813-1902), die naast landschappen ook zeegezichten schilderde.[182] Een zeeschilder die meerdere van zijn kinderen de vaardigheden in de zeeschilderkunst bijbracht, was Johannes Hermanus Koekkoek, die twee van zijn vier zoons, Johannes (1811-1831) en Hermanus (I) (1815-1882), onderricht heeft gegeven.[183] Ook Abraham Hulk (I) (1813-1897) had onder zijn leerlingen zijn eigen kind, Hendrik (1842-1937).[184] Net als Johan Frederik Schütz, die zijn zoon Willem Johannes in de zeeschilderkunst opleidde, nadat die enkele jaren op de Middelburgse tekenacademie had doorgebracht.[185]

Van de zeeschilders waarvan gegevens bekend zijn over de opleiding (56 van de 110), heeft bijna de helft (25) les gekregen van een gevestigde zeeschilder. Een kleiner deel (16) heeft zijn schildersopleiding genoten bij een schilder die in andere genres thuis was, waarbij het landschap veelvuldig voorkomt. Hieruit blijkt dat de aspirant-zeeschilder de voorkeur gaf aan schilderlessen van gespecialiseerde zeeschilders, die vanzelfsprekend de best mogelijke opleiding in het vak konden verzorgen.

---

[181] Bell 2000, p. 15, 18, 25.
Willem Mesdag leerde zelf schilderen van Johannes Warnardus Bilders (1811-1890) en Willem Roelofs (1822-1897), die beiden voornamelijk landschappen als onderwerp hadden, zie: Scheen 1970.
[182] Scheen 1969.
[183] RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Johannes Hermanus Koekkoek, 12 juli 1841.
RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Hermanus Koekkoek (I), 22 juli 1841.
Andere leerlingen van Johannes Hermanus Koekkoek waren Lodewijk Gillis Haccou, zie: Scheen 1969, en Willem Gruyter jr, die nog in de leer was geweest bij Koekkoeks zoon Hermanus (I). Gruyter jr. had al schilderles gevolgd bij zijn oom Gerrit Gruijter (1806-na 1880), die zich onder andere ook met zeestukken bezighield, zie: RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Willem Gruyter jr., 15-12-1849.
[184] Een andere leerling van Abraham Hulk (I) was Adrianus David Hilleveld, die als jongen in de leer was geweest bij Valentijn Bing (1812-1895), een historieschilder, zie: Scheen 1969.
Abraham Hulk (I) ontving zelf zijn teken- en schilderlessen van de historie- en portretschilder Jean Augustin Daiwaille (1786-1850), die tot 1826 directeur was geweest van de Koninklijke Akademie van Beeldende Kunsten in Amsterdam. Hulk werkte na zijn leertijd als portretschilder gedurende enkele jaren in Amerika. Na zijn terugkomst in Nederland in 1835, ontwikkelde hij voor 1840 zijn vaardigheden en specialisme als zeeschilder, zie: Immerzeel 1855, deel II, p. 64 en RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Abraham Hulk (I), 2-9-1840.
[185] Platier-van Engeland 1998, p. 9, 15. Johan Schütz had na zijn tekenopleiding zichzelf de schildertechniek geleerd en ook als zeeschilder was hij autodidact.

De academie van beeldende kunsten

Gedurende de eerste decennia van de 19de eeuw namen in de steden de opleidingsmogelijkheden voor kunstenaars toe. Als gevolg van het door Lodewijk Napoleon ingezette beleid, werd op een landelijke schaal het kunstonderwijs door de rijksoverheid geregeld. Per koninklijk besluit bepaalde koning Willem I in 1817 dat in iedere gemeente een tekenopleiding voor kunstenaars en ambachtslieden moest komen. In Amsterdam opende in 1822 een geheel nieuwe Koninklijke Academie van Beeldende Kunsten haar deuren voor aankomende kunstenaars. Deze Koninklijke Academie transformeerde in 1870 tot de Rijksacademie. In Den Haag betekende dit een geformaliseerde voortzetting van het bestaande particuliere kunstonderwijs van de tekenacademies. In 1821 ging de Vrije Haagsche Teeken-academie samen met de School voor Burgerlijke Bouwkunde verder onder de naam 's-Gravenhaagsche Teekenacademie, en vanaf 1859 als Academie van Beeldende Kunsten en Technische Wetenschappen.[186]

In dit academisch onderwijs voor jonge kunstenaars, de kwekelingen, werd lesgegeven in het tekenen en schilderen naar naakte en geklede modellen, de houten ledenman en gipsen replica's van beelden uit de Griekse en Romeinse Oudheid, het zogenaamde pleister en groot pleister. De bekwaming in de historieschilderkunst was het belangrijkste vak.[187] Zelfstandig werkende kunstenaars konden in de eerste decennia in de avonduren ook op de academie terecht voor het tekenen naar model. In de jaren 30 maakte bijvoorbeeld Anthonie Waldorp (1803-1866) gebruik van deze mogelijkheid om zijn tekenvaardigheden bij te schaven, terwijl hij een reeds gevestigde

---

[186] Giersbergen 2012, p. 31-39.
Reynaerts 2001.
De overgeleverde archiefstukken van de genoemde academies waren in veel gevallen niet compleet of voor alle jaren aanwezig. Voor dit onderzoek zijn daarom geen steekjaren genomen, maar is al het relevante materiaal bekeken. In de noten duiden de genoemde jaartallen dus specifiek de beschikbare bronnen aan.
In Rotterdam fuseerde het Tekengenootschap Hierdoor tot Hooger in 1851 met de Volksindustrieschool en de Stadsteekenschool voor Bouwkunde tot de Academie van Beeldende Kunsten en Technische Wetenschappen. Van deze opleiding zijn de leerlingenregisters in de Tweede Wereldoorlog verloren gegaan. Volgens Scheen 1969 is Maurits de Haas hier kwekeling geweest.

[187] In Amsterdam discussieerde men enige tijd over de toevoeging van de landschapschilderkunst aan het lesprogramma, maar dit vak kreeg uiteindelijk geen plaats binnen het academisch onderwijs, zie: Reynaerts 2001, p. 111-119.
SAA, toegangsnummer 681, inventarisnummer 129, *Reglement voor de Koninklijke Akademie van Beeldende Kunsten te Amsterdam, 1812.*
NHA, toegangsnummer 90, inventarisnummer 108, *Reglement voor de Koninklijke Akademie van Beeldende Kunsten te Amsterdam, 1 maart 1820.*
SAA, toegangsnummer 681, inventarisnummer 72, *Reglement van onderwijs aan de Koninklijke Akademie van Beeldende Kunsten Amsterdam, 1853.*
NHA, toegangsnummer 90, inventarisnummer 509, lesroosters van de Rijksacademie van Beeldende Kunsten Amsterdam, 1870-1979.
GAG, toegangsnummer 0058-01, inventarisnummer 396, reglementen, instructies en leerplannen van de Koninklijke Academie van Beeldende Kunsten Den Haag, 1821, 1839, 1840 en 1860.
Giersbergen 2012, p. 87-88.

zeeschilder was.[188] Evenals op de gemeentelijke tekenacademies vormde de zeeschilderkunst geen onderdeel van het onderwijsprogramma en komt in de reglementen en leerplannen het aanleren van de teken- en schildertechnieken voor het zeestuk niet voor. Ook hier ging men naartoe om de basisvaardigheden onder de knie te krijgen, waarna eventueel voor een specialisatie gekozen kon worden. Het totaal aantal zeeschilders dat één of meerdere jaren academisch kunstonderricht heeft gevolgd is minimaal zestien en daarvan hebben minimaal veertien zeeschilders de Amsterdamse of de Haagse academie van beeldende kunsten bezocht. In een aantal gevallen staat vast dat deze kwekelingen die we nu als zeeschilders kennen, toen al het voornemen hadden tot of zich voorbereidden op een loopbaan in de zeeschilderkunst.

Op de Amsterdamse Koninklijke Academie van Beeldende Kunsten stonden namelijk vijf van de circa 350 kwekelingen ingeschreven met de "Bestemming" zeeschilder. De aspirant-zeeschilders volgden het onderwijs, evenals de andere kwekelingen, gedurende een periode van twee tot vijf jaar: een zekere Adrianus Hendrik Kress (1825-?), Nicolaas Riegen, Johannes Frederik Hulk (I) (1829-1911), Johannes Hermanus Bernardus Loots (1832-1910) en Willem Hendrik Eickelberg (1845-1920). Zij wisten al jong dat zij zeeschilder wilden worden. Hun leeftijd was bij de inschrijving respectievelijk rond de dertien, zeventien, achttien, vijftien en 22 jaar. [189] Van deze vijf kwekelingen hebben twee het gebracht tot zelfstandige uitoefening van hun beoogde vak: Riegen en Loots werden zeeschilder, waarbij Loots als amateur de zeeschilderkunst combineerde met zijn werk als wijnkoper en tapper. Bij de anderen moet hun ambitie om zeeschilder te worden tijdens de academietijd in de kiem zijn gesmoord, want na hun opleiding vervaardigden zij nog voornamelijk landschappen en stadsgezichten.[190]

Van de 60 kwekelingen die aan de Koninklijke Academie van Beeldende Kunsten als kunstschilder waren ingeschreven, kozen er slechts drie in hun latere loopbaan voor schepen en de

---

[188] Bionda 1991, p. 102-103.

[189] SAA, toegangsnummer 681, inventarisnummer 113, *Register van Kwekelingen*, Koninklijke Akademie van Beeldende Kunsten Amsterdam. Periode 1832-1869, aparte registratie van de kwekelingen vanaf 1840.
Ter vergelijking: het register vermeldt acht kwekelingen met de bestemming landschapschilder, 90 met figuurschilder en 62 met kunstschilder. De overigen hadden het plan om onder meer graveur, lithograaf, architect of beeldhouwer te worden.
Adrianus Hendrik Kress stond bij de academie ingeschreven van 1838 tot 1843. Nicolaas Riegen begon in 1844 als kwekeling. Hij vertrok in 1849, evenals Johannes Frederik Hulk (I) en Johannes Hermanus Bernardus Loots, die beiden waren begonnen in 1847. Willem Hendrik Eickelberg startte in 1867. Het jaar waarin hij de academie verliet is niet bekend.

[190] Kress is hoogstwaarschijnlijk geen kunstenaar geworden. Hij komt niet voor in Scheen 1969, Thieme-Becker 1907-1950 en RKD-explore/artists&.
Scheen 1969. Hulk hield zich later met meerdere onderwerpen bezig, zoals landschappen en stadsgezichten. Voordat Eickelberg in 1867 aan de academie begon, maakte hij scheepsportretten. In de collectie van HSM zijn twee scheepsportretten door Eickelberg, inventarisnummer S.1732 en A.4434, respectievelijk gedateerd 1864 en 1866. In het MMR zijn eveneens twee scheepsportretten, inventarisnummer P2272 en P1734, respectievelijk gedateerd 1863 en 1864. Mij zijn geen zeestukken of scheepsportretten van later datum bekend.

zee als onderwerpen: Louis Meijer, die zich na zijn opleiding aan de academie specialiseerde in het schilderen van het landschap, maar na enkele jaren toch verder ging in de zeeschilderkunst, Jacob Hendrik van Duinen (1840-1885), die naast tekenleraar ook zeeschilder zou worden, en Dirk Antoon Josephus Franciscus Teupken (1828-1859). Deze laatste begon als kwekeling in de beeldende kunst, maar "door verandering van beroep" stapte hij in 1845 over naar het ambachtsonderwijs, waar hij verder ging met scheepsbouwkunde.[191] Op deze afdeling werd het vak "Scheepsbouwkundig Teekenen" gegeven.[192] Hier leerden de kwekelingen onder andere een schip ontwerpen van een bepaalde tonnage en afmetingen. In 1850 verdween het vak uit het onderwijsaanbod.[193] Na zijn opleiding aan de academie specialiseerde Teupken zich in scheepsportretten (AFB. 8).[194] Daarin kon hij de kennis van scheepsbouw die hij in het vakonderwijs had opgedaan combineren met zijn artistieke ambities. Wellicht zullen commerciële overwegingen hierin ook een rol hebben gespeeld, want met het vervaardigen van scheepsportretten in opdracht kon door een zeeschilder redelijk eenvoudig geld worden verdiend.

[191] RPKA, brief van L. Meijer aan C. Kramm, 17-10-1859.
SAA, toegangsnummer 681, inventarisnummer 113, *Register van Kwekelingen*, Koninklijke Akademie van Beeldende Kunsten Amsterdam. Aparte registratie van de kwekelingen vanaf 1840.
Scheen 1969.
Volgens Boomstra 1994, p. 16, heeft Abraham Hulk (I) ook een opleiding gevolgd aan de Amsterdamse academie. Door het ontbreken van een bronvermelding heb ik dit niet kunnen verifiëren.
[192] *Algemeen Handelsblad*, 27-9-1832, aankondiging van de aanvang van het scheepsbouwkundig onderwijs.
SAA, toegangsnummer 681, inventarisnummer 129, *Reglement voor de Koninklijke Akademie van Beeldende Kunsten te Amsterdam*, 1842.
[193] SAA, toegangsnummer 681, inventarisnummer 87, *Verslagen der onderscheiden klassen der leerafdelingen voor de Commissie voor het Onderwijs*, 1844-1846, Koninklijke Akademie van Beeldende Kunsten Amsterdam.
SAA, toegangsnummer 681, inventarisnummer 83, Commissie van Onderwijs, notulen van de vergaderingen 1842-1869, Koninklijke Akademie van Beeldende Kunsten Amsterdam.
Martis 1990, p. 287-290.
[194] Scheen 1970.

8. Dirk Antoon Josephus Franciscus Teupken, *Het schoenerkofschip 'Baron van Zuylen Van Nyevelt' op de rede van Huisduinen*, 1847, aquarel en pen in zwart op papier, 52 x 69,8 cm. Het schip is tweemaal afgebeeld, wat gebruikelijk is bij scheepsportretten.
Collectie Het Scheepvaartmuseum, inventarisnummer A.1821(01).

Op de Haagse academie van beeldende kunsten doorliep Petrus Schiedges (I) een vergelijkbaar traject als Teupken, maar Schiedges (I) ging nog een stap verder in de ontwikkeling van zijn vaardigheden in de technisch correcte weergave van schepen. Tussen 1825 en 1830 volgde hij lessen aan zowel de tekenacademie als aan de school voor bouwkunde. Voor het leerjaar 1826-1827 staat hij bij bouwkunde ingeschreven, met in de kolom Beroep de vermelding scheepstimmerman.[195] In de registratie voor het leerjaar 1828-1829 is dat veranderd in tekenaar.[196] In 1826, het jaar dat Schiedges (I) als scheepstimmerman te boek stond, begon hij onder leiding van Jochem Pieterszoon Asmus

[195] GAG, toegangsnummer 0058-01, inventarisnummer 119, *Inschrijvingslijsten van de leerlingen 1826-1827*, Academie van Beeldende Kunsten Den Haag.
[196] GAG, toegangsnummer 0058-01, inventarisnummer 121, *Inschrijvingslijsten van de leerlingen 1828-1829*, Academie van Beeldende Kunsten Den Haag.
Voor de overige jaren is in de leerlingenregisters geen aanduiding van een beroep achter zijn naam te vinden. Zie: GAG, toegangsnummer 0058-01, inventarisnummers (respectievelijk) 26, 27, 28, 31, *Inschrijvingslijsten van de leerlingen 1825-1826, 1826-1827, 1827-1828,1830-1831*, Academie van Beeldende Kunsten Den Haag

(1755-1837) in de zogenaamde Modelkamer van het ministerie van Marine in Den Haag met het maken van bouwkundige tekeningen van schepen.[197] In de marinemodellenkamer was een diverse verzameling ondergebracht van allerlei soorten scheepsmodellen, technische schaalmodellen, zoals stoommachines en artillerie. Daarnaast was er ook een klein aantal schilderijen aanwezig met onderwerpen uit de geschiedenis van de marine. Asmus, een oud-equipagemeester van de marine en een gedreven modellenverzamelaar en –bouwer, was de beheerder van de collectie.[198]

Schiedges (I) hield zich tijdens zijn opleiding aan de academie al bezig met de zeeschilderkunst, want in 1829 besloot hij op aanraden van anderen om zich hier volledig op te concentreren. Hij was op dat moment rond de zeventien jaar oud. Vooral de aansporing van een heer Kruseman, waarschijnlijk de kunstschilder Cornelis Kruseman, uit Amsterdam, die een schilderij van hem had gekocht dat hij "nog als liefhebber" had gemaakt, gaf de doorslag bij zijn keuze voor een professionele loopbaan als zeeschilder. In de jaren na zijn academietijd maakte hij studiereizen langs de Nederlandse kusten en werkte hij zonder een leermeester aan zijn vaardigheden. [199] Door de lessen voor het vak van scheepstimmerman bij bouwkunde en het tekenen in de marinemodellenkamer onder leiding van Asmus, beschikte Schiedges (I) over een uitstekende kennis van de scheepsbouw en de tuigage. Hij legde deze verworvenheid in 1847 vast op het vragenformulier voor het biografische kunstenaarslexicon van Johannes Immerzeel (1776-1841). Daarmee wees hij er nadrukkelijk op dat hij goed geschoold was in het tekenen van schepen, wat voor Schiedges (I) dus een onderscheidende capaciteit van een zeeschilder was. Zoals we later opnieuw zullen zien, is de grote kennis van en de liefde voor schepen, scheepsbouw en nautische zaken kenmerkend voor de gespecialiseerde zeeschilder.

Ook bij sommige andere kwekelingen op de academie in Den Haag, waarvan we nu weten dat zij zeeschilder zijn geworden, openbaarde de hartstocht voor scheepvaart zich al op jonge leeftijd. Everhardus Koster bezocht als zestienjarige de academie in Den Haag met het doel zich te scholen als scheepsbouwmeester, daartoe gedwongen door zijn ouders. Koster was zelf het liefst als zeeman gaan varen, zoals blijkt uit zijn mededeling dat hij "reeds vroeg eene onwederstaanbare neiging aan den dag legde tot de zeedienst". Na enkele jaren stapte hij over naar de schilderkunst.

---

[197] RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Pieter Schiedges, 25-7-1847.

[198] Lemmers 1996, p. 9-10, 25. De marinemodellenkamer bestaat uit technische schaalmodellen van alle vormen van marinetechniek: schepen, artillerie, stoommachines, vuurtorens, havenwerken, navigatie-instrumenten, etc. Ook de modellen van niet-Nederlandse schepen uit de toenmalige kolonies, zoals Indonesische vaartuigen, maken deel uit van de collectie. De gehele verzameling bevindt zich sinds 1889 in het Rijksmuseum Amsterdam.
Een equipagemeester is verantwoordelijk voor de materialen en uitrusting van schepen.
Voor de schilderijen die in 1858 aanwezig waren in de marinemodellenkamer, zie: Obreen 1858, p. 172-173.

[199] RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Pieter Schiedges, 25-7-1847. De schilder en kunstverzamelaar Cornelis Kruseman was een gerenommeerde schilder die een groot aantal leerlingen had, waaronder Jacob Plügger, en voorzag ongetwijfeld ook anderen van raadgevingen.

Pas lang na zijn academietijd zou hij kiezen voor de zeeschilderkunst.[200] Mogelijk lag een gefnuikte carrière als zeeman hieraan mede ten grondslag. Daarentegen was Frans Breuhaus de Groot vanaf het begin doelbewust gericht op zijn ontwikkeling als zeeschilder. Hij doorliep van 1839, hij is dan rond de vijftien jaar, tot en met 1846 achtereenvolgens de vakken handtekenen naar pleister, groot pleister en levend naaktmodel.[201] In deze periode hield hij zich ook al bezig met zee- en havengezichten.[202] Hij benutte de opleiding vooral om goed te leren tekenen, zoals andere kwekelingen, van wie nu bekend is dat zij later zeeschilder zouden worden, dat ook deden. Willem Mittelholzer volgde bijvoorbeeld op de Haagse academie dergelijke tekenlessen in 1841-1842, Willem van Deventer in 1844-1846, George Hoffmann in 1850-1857 en George Kiers in 1855-1857.[203]

Uit onderzoek van Chris Stolwijk naar de opleiding van 19de-eeuwse kunstenaars, blijkt dat van de schilders (in alle genres) die voor 1850 waren geboren, 42 % een academie van beeldende kunsten of een gemeentelijke tekenacademie hebben bezocht. Bij degenen met een geboortejaar na 1850 neemt dit percentage toe tot 76 % in de tweede helft van de 19de eeuw.[204] Voor zover de opleiding bekend is, laat de aanwezigheid van zeeschilders in het georganiseerde kunstonderwijs een lager resultaat zien: slechts circa 20 % van de zeeschilders geboren voor 1850 (99 stuks) en 20 % van de degenen van na 1850 (elf stuks) nam hieraan deel. Het feit dat tot 1850 het vak scheepsbouwkunde in het onderwijsprogramma van de academie van beeldende kunsten was opgenomen, kan een reden voor aanmelding zijn geweest voor de kwekelingen met de ambitie om

---

[200] RPKA, brief met biografische gegevens van E. Koster aan C. Kramm, 24-1-1859, zonder inventarisnummer. RPKA, brief met biografische gegevens van E. Koster aan C. Immerzeel, 26-8-1849, zonder inventarisnummer.
[201] GAG, toegangsnummer 0058-01, inventarisnummers (respectievelijk) 218, 222, 226, 230, 234, 238 en 241, *Naamlijsten van de leerlingen 1839-1840, 1840-1841, 1841-1842,1842-1843, 1843-1844, 1844-1845 en 1845-1846*, Academie van Beeldende Kunsten Den Haag.
[202] Immerzeel 1855, deel I, p. 98.
[203] Willem Mittelholzer begon in 1841 met tekenen naar pleister, vervolgde met het groot pleister, maar verliet voortijdig het tweede leerjaar in november 1842, zie: GAG, toegangsnummer 0058-01, inventarisnummers (respectievelijk) 226 en 230, *Naamlijsten van de leerlingen 1841-1842 en 1842-1843*, Academie van Beeldende Kunsten Den Haag.
Willem van Deventer studeerde er van 1844 tot en met 1846 en tekende in het tweede jaar naar naaktmodel, zie: GAG, toegangsnummer 0058-01, inventarisnummers (respectievelijk) 238 en 241, *Naamlijsten van de leerlingen 1844-1845 en 1845-1846*, Academie van Beeldende Kunsten Den Haag.
George Hoffmann bracht zelfs vele jaren door op de academie. Hij schreef zich in 1850 in, volgde één jaar handtekenen en zes jaar pleister en vertrok in 1857, zie: GAG, toegangsnummer 0058-01, inventarisnummers (respectievelijk) 263, 267, 271, 275, 279, 283 en 287, *Naamlijsten van de leerlingen 1850-1851, 1851-1852, 1852-1853, 1853-1854, 1854-1855, 1855-1856, 1856-1857*, Academie van Beeldende Kunsten Den Haag.
George Kiers was er in dezelfde periode twee jaar van 1855 tot en met 1857. Hij deed een jaar handtekenen en een jaar pleister, zie: GAG, toegangsnummer 0058-01, inventarisnummers (respectievelijk) 281 en 285, *Naamlijsten van de leerlingen 1855-1856 en 1856-1857*, Academie van Beeldende Kunsten Den Haag.
In 1897-1898 studeerde Gerardus Lodewijk Franciscus Jacobus Bal (1872-1912) er een jaar voor zijn algemene onderwijsakte MO, zie: GAG, toegangsnummer 0058-01, inventarisnummer 482, *Naamlijsten van de leerlingen 1897-1898*, Academie van Beeldende Kunsten Den Haag.
Oscar Mendlik (1871-1963), van oorsprong een Hongaar, werd in zijn vaderland opgeleid tot tekenleraar en hij nam daarna schilderlessen op de academie van beeldende kunsten in Boedapest. Zie: Daalder 1999, p. 80.
[204] Stolwijk 1998, p. 259-260, noot 25.

zeeschilder te worden. Door de tekenlessen voor de aankomende kunstschilder aan te vullen met het ambachtelijke onderwijs in het technisch tekenen van schepen, kon op de academie een redelijk toepasselijke vooropleiding voor het vak van zeeschilder worden genoten. Voor zover bekend, hebben de meesten van de kwekelingen die later zeeschilder zouden worden, zich echter voornamelijk bekwaamd in de basistekenvaardigheden.

Studie naar de natuur

Eén van de belangrijkste onderdelen van de leertijd en het uiteindelijke vakmanschap van de 19de-eeuwse schilder, ongeacht zijn specialisme, was de rechtstreekse studie van het onderwerp naar de natuur. Voor de zeeschilder maakte het reizen langs de kust of per schip over zee daarom een vanzelfsprekend en onmisbaar deel uit van zijn vorming. Het was van belang om de verschijningsvormen van de zee en het water persoonlijk te ervaren, zodat, hoewel dit uiteraard een subjectieve indruk was, in het atelier de natuur zo waarheidsgetrouw mogelijk kon worden geschilderd.[205]

Johannes Schotel ondernam bijvoorbeeld samen met zijn leerlingen Van den Blijk, Dreibholtz en zijn zoon Petrus meerdere studiereizen langs de Noordzee. In 1828 en 1829 bezocht het gezelschap de kust van Noord- en Zuid-Holland, West-Vlaanderen en Frankrijk.[206] Tot hun grote geluk kwamen ze in Duinkerken op het strand in een zware storm terecht: “een voor ons belangrijk toneel”, schreef Schotel in een brief aan zijn zoon Koos.[207] On-Nederlandse rotskusten waren voor hem eveneens een onderwerp van studie. In 1837 reisde hij een maand langs de kust van Normandië. Dat zo’n studiereis uiteraard ook een zakelijk doel diende, blijkt uit Schotels opmerking dat hij al op de stoomboot van Rotterdam naar Le Havre, “een schat van studiën verzamelde […] zulke uitnemende studiën, dat zij alleen de kosten der reis dubbel vergoedden”. Met Dreibholtz maakte hij in 1838 een reis langs de kust van Normandië en de eilanden Jersey, Guernsey en Wight en hij stak over naar Southampton in Engeland. Hun aandacht ging in de eerste plaats uit naar de vissersschepen, de goedgevulde havens en de rotsachtige kusten, die intensief werden bestudeerd. Ook werden verschillende kunstcollecties bezocht in Londen.[208] Na zijn leertijd bij Schotel ging

---

[205] Op deze kunstopvatting waarin “waarheid” en “natuur” kernbegrippen zijn, wordt nader ingegaan in hoofdstuk 6 (kunstkritiek).
[206] RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Frans Jacobus van den Blijk, 20-9-1840.
RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Christiaan Lodewijk Willem Dreibholtz, 17-7-1840.
RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Petrus Johannes Schotel, 2-1841.
Schotel 1840, p. 67, 69-72.
[207] Groot 1989, p. 48. Citaat ontleend aan de transcriptie van de brief alhier.
Schotel 1840, p. 70-71.
[208] RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Christiaan Lodewijk Willem Dreibholtz, 17-7-1840.
Groot 1989, p. 64-66.
Schotel 1840, p. 117, 123-127.

Dreibholtz, waarschijnlijk samen met medeleerling Van den Blijk, in 1835 zelf op stap voor een studiereis door Zeeland. Een andere leerling van Schotel, Hendrik van den Helm, trok in Nederland zelfstandig langs de kust en de belangrijkste kustplaatsen.[209]

Aan dergelijke reizen werd veel waarde gehecht door zeeschilders, zoals blijkt uit de beantwoording van de in algemene termen opgestelde vraag naar de gemaakte reizen op het vragenformulier van Immerzeel: ”Als gij gereisd hebt, welke Landen zijn door u bezocht? en wanneer?” De landen worden inderdaad genoemd door de zeeschilders, maar ze worden vaak gespecificeerd door de benoeming van de kust.[210] Willem Gruyter jr. streepte het woord ‘landen’ in de vraag zelfs door en hij schreef erboven: “Zeeën”.[211] Ook degenen die niet door een zeeschilder waren opgeleid en op sleeptouw waren genomen door hun leermeester, trokken naar de zee en de havens voor de bestudering van schepen. Arie Lammes’ leerling Johannes Hendrik Boshamer maakte in 1797 een reis door Denemarken en Noord-Duitsland, waar hij een bezoek bracht aan de havensteden Bremen en Hamburg.[212] Krusemans leerling Jacob Plügger reisde in 1834 en 1837 langs de Nederlandse Waddeneilanden en de kust van Engeland en Noorwegen.[213] Vettewinkel , Schiedges (I) en Kannemans bezochten de Nederlandse en Franse kust.[214]

Een bijzondere en zeer gewilde vorm van een studiereis was het meevaren met een marineschip, iets wat echter niet voor iedereen was weggelegd omdat het moeilijk was om aan boord te komen. De zeeschilders die mee mochten werden gekozen op basis van hun reputatie, op voorspraak en/of omdat men, zoals Petrus Schotel en Albertus van Beest (1820-1860), verbonden was aan de marine. Schotel kreeg bijvoorbeeld in de periode dat hij les gaf aan het Koninklijk Instituut voor de Marine, de gelegenheid om op de Noordzee mee te varen aan boord van Zr. Ms. ‘Koerier’, een schip dat onderdeel uitmaakte van een oefeneskader.[215] Op het voorblad van zijn journaal uit 1840, beschreef hij in duidelijke bewoordingen de doelstelling van zijn reis: “… tot

---

[209] RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Frans Jacobus van den Blijk, 20-9-1840.
RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Christiaan Lodewijk Willem Dreibholtz, 17-7-1840.
RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Hendrik van den Helm, ?-6-1840.
[210] Bijvoorbeeld door Van den Blijk, Dreibholtz, Van den Helm, Plügger, Schiedges (I), Vettewinkel.
[211] RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Willem Gruyter jr., 15-12-1849.
[212] Vraagpunten Immerzeel, RPKA, Johan Hendrik Boshamer, 22-9-1840.
[213] RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Jacob Plügger, 29-5-1840.
[214] RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Pieter Schiedges (I), 25-7-1847.
RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Hendrik Vettewinkel, 28-8-1841.
RPKA, H.G. van Nahuys van Burgst, *Levensbeschrijving van Christiaan Cornelis Kannemans* [voor 1858], handschrift, zonder inventarisnummer. Kannemans had het geluk om tweemaal een studiereis te kunnen maken op kosten van zijn beschermheren. Hij reisde door Engeland, waar hij verscheidene kunstverzamelingen kon bezoeken op voorspraak van zijn mecenas Huibert Gerard van Nahuys van Burgst (1782-1858), een hoge militair die hij in zijn woonplaats Breda had leren kennen. Een tweede reis werd betaald door koning Willem II en voerde hem langs de Nederlandse en Franse kusten.
[215] Schotel 1866, p. 15. Schotel heeft zijn studiereis met Zr.Ms. ‘Koerier’ in 1840, waarschijnlijk ook mede te danken aan het feit dat zijn neef de kapitein-luitenant-ter-zee was van dit marineschip.
RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Petrus Johannes Schotel, 2-1841.

vermeerdering van kennis in het vak van zeeschilder."[216] In het journaal is overigens in concrete zin niets terug te vinden van aanwijzingen die voor een zeeschilder van toepassing zijn. Het is een ongeïllustreerd en standaard scheepsjournaal, dat gevuld is met praktische informatie voor de zeeman, en niet voor de zeeschilder. Er blijkt echter wel uit dat Schotel zich volledig had ondergedompeld in het zeemansleven. Zijn gedetailleerde aantekeningen over het leven en werken aan boord, zijn een praktische en sfeervolle aanvulling op de tekeningen en schetsen die hij maakte van het schip, het eskader en de omstandigheden op zee. Voor Schotel was dit één geheel van ervaringen en het vormde als zodanig een verrijking van zijn vakkennis als zeeschilder.

In de jaren 1843-1847 kon Petrus Schotel op uitnodiging van de marineleiding nogmaals meevaren met een oefeneskader en deze keer verbleef hij aan boord van een schip waarover prins Hendrik (1820-1879) het commando voerde. Aan Albertus van Beest, Willem van Deventer en Louis Meijer viel deze eer overigens eveneens te beurt (zie: hoofdstuk 6 (kunstkritiek)). Schotel benutte de bijzondere gebeurtenis opnieuw als een serieuze studiereis en hij keerde terug met "eene zware portefeuille [gevuld met] den arbeid gedurende die expeditie verricht".[217] Albertus van Beest mocht met het eskader mee in de functie van 'gelegenheids-adelborst'. Alexander VerHuell, zoon van de commandant van de Rijksmarinewerf in Rotterdam, beschrijft in zijn dagboek hoe Van Beest met de marine in contact kwam: "Deze Van Beest is het eerst door mijn vader, die hem als knaap vond rondzwalkende op [de] Maas in een oud bootje, geprotégeerd, aan zijn vriend Rijk (den minister) geprésenteerd en door dezen weder aan Prins Hendrik, die hem den rang gaf van Adelborst 1ste Klasse. Mijn vader ruimde hem een paar leegstaande vertrekken in op de Werf, tot een atelier."[218]

---

[216] HSM, *Journaal gehouden aan boord 's Konings Brik 'Koerier' onder bevel van den Kapitein Luitenant ter Zee G. Willinck beginnende den 1e Julij 1840 en eindigende den 28e Julij 1840 door P.J. Schotel, onderwijzer in het handteekenen aan de Koninklijke Instituut voor de Marine te Medemblik op deszelfs reize in de Noord Zee tot vermeerdering van kennis in het vak van zeeschilder*, handschrift, inventarisnummer 1999.4310.
In 1841 exposeerde hij een schilderij dat hij maakte naar aanleiding van deze reis op de Haagse tentoonstelling, zie: *Tentoonstelling van schilder- en kunstwerken…*, Den Haag 1841. Catalogusnummer 357, *Een gedeelte van Z.M. exercitie-eskader, in het jaar 1840, in de Noordzee met stormweder bijleggende, wordt door het vlaggeschip geseind om af te brassen.*

[217] Schotel 1866, p. 15-16. Volgens zijn broer Gilles, de auteur van zijn biografie, nam Schotel op persoonlijk verzoek van de prins deel aan de reis.
Op 15-11-2017 werden 25 van deze tekeningen geveild bij het Venduehuis der Notarissen in Den Haag, onder lotnummer 180. De meeste tekeningen waren op de achterkant voorzien van de namen van de marineschepen en van topografische aanduidingen. Gezien de overige schetsen had Schotel onderweg ook duidelijk belangstelling gehad voor alle grote en kleine lokale soorten schepen en bootjes die voorbij kwamen buiten het eigen eskader. Uit de nummering van de tekeningen blijkt dat de reeks niet compleet was. Waarschijnlijk is hier sprake van een restant na een eerdere selectie.

[218] Bervoets 1985, p. 116. VerHuell (1822-1897) schrijft dit twintig jaar later in 1863, naar aanleiding van de publicatie van een biografie van Van Beest door A. Demmin, *Le peintre de marine réaliste Albertus van Beest*, Parijs 1863.
De vader van Alexander VerHuell was Quirijn Maurits Rudolph VerHuell (1787-1860), een voormalige marineofficier die vanaf 1822 verbonden was aan de Rijksmarinewerf in Rotterdam. Van 1842 tot zijn pensioen in 1850 bekleedde hij de functies van commandant en directeur van de werf.

Van de reizen van Van Beest met de marine zijn schetsboeken overgeleverd. Uit de tekeningen en opschriften hierin blijkt dat hij ook al voor 1843 had meegevaren met marineschepen.[219]

Zeeschilders hielden zich in het midden van de 19de eeuw, net als rond 1800, dus nog steeds graag op in de directe omgeving van schepen. Wat daarbij opvalt, is dat zij zich lieten voorstaan op de praktijkervaring van een verblijf aan boord. De hiermee gesuggereerde deskundigheid grijpt terug op het beeld zoals dat van een aantal 17de-eeuwse zeeschilders is overgeleverd, door hen zelf of door anderen. Daarin wordt benadrukt dat zij hun kennis van schepen en scheepvaart uit de eerste hand hadden opgedaan. De reeds eerder genoemde kunstenaar Karel van Mander, zag de praktijkervaring van een zeeschilder als bijvoorbeeld Hendrik Cornelisz. Vroom, die volgens hem had gevaren en zelfs schipbreuk had geleden, als een belangrijke aanbeveling.[220] Reinier Nooms (1623-1664) signeerde zijn werk met de alias 'zeeman', daarmee verwijzend naar zijn zeereizen. Aan het einde van 18de beschreef ook Roeland van Eynden (1747-1819), een auteur van onder meer kunstenaarsbiografieën, hoe Willem van de Velde (I) vanuit zijn eigen schip als ooggetuige, "op de gevaarlykste plaatsen", een aantal zeeslagen had vastgelegd.[221] Op een penschildering van de zeeslag bij Terheide uit 1657 had Van de Velde (I) zichzelf afgebeeld, zittend in zijn galjoot met het tekenbord op zijn knieën in het tumult van het gevecht. Zo wees de zeeschilder ook zelf op zijn belangrijkste verkoopargument, namelijk de waarborging van de werkelijkheidsgetrouwe en accurate weergave van de schepen en gebeurtenissen doordat hij zelf bij de zeeslag aanwezig was geweest.[222]

Volgens Daalder 1999, p. 66 (zonder bronvermelding), werd Albertus van Beest mogelijk op voorspraak van Gudin uitgekozen.

[219] KHA, *Schetstekeningen van zeereizen van Prins Hendrik door A. van Beest, 1845*, inventarisnummer E-A1.61.
KHA, schetsboek met aquarellen en studies van Petrus Schotel en Albertus van Beest, inventarisnummer E-AL.62.
HSM, schetsboek met tekeningen van Albertus van Beest en een tekening van Louis Meijer, inventarisnummer A.3222. Volgens een aantekening in het schetsboek, heeft luitenant-ter-zee C.L.M. Smissaert het boek in 1839 ontvangen van Albertus van Beest, na een reis aan boord van het marinefregat 'Rijn' naar de Middellandse Zee.
HSM, schetsboek met tekeningen van Albertus van Beest, ongedateerd, inventarisnummer 1994.6801.
Ook Ary Pleijsier wilde voor studiedoeleinden graag mee met een schip van de marine, maar zijn poging om via J.C. Rijk, de minister van Marine, aan boord te komen mislukte. Daarna maakte hij in 1842 en 1845 reizen met de Vlaardingse haringvissersvloot naar de Schotse Shetlandeilanden en Orkneyeilanden, zie: RPKA, autobiografie Ary Pleijsier, 8-6-1847, handschrift, zonder inventarisnummer.

[220] Mander 1604, folio 287v-288v., voor Hendrik Cornelisz. Vroom.

[221] Eynden 1787, bijlage *Verbeteringen en byvoegsels*, zonder paginanummering. Het betreft een toevoeging aan p. 132: "Wy hebben ook vier kunstenaaren, die zig hebben toegelegd op de byzondere kunst van op wit geplamuurde paneelen met zwarte oly-verf allerlei voorstellingen van zee-slagen, zee-stormen, groote en kleine visscheryen, binnen-wateren , en schepen, door 't penceel, of met de pen, te schilderen, of te tekenen. Deezen zyn W. van de Velde (de Oude) , Zalm, Witmond en Zilvergieter, Van welken de eerstgenoemde byzonder uitmunt, als hebbende de vermaarde zee-slagen, welken 't vaderland, in de voorige eeuw., zoo veel roem en ontzag deeden verwerven, op hoogen last der Heeren Staaten, zelve afgetekend, en wel op de gevaarlykste plaatsen."

[222] RMA, Willem van de Velde (I), *Zeeslag bij Terheide, 10 augustus 1653, episode uit de Eerste Nederlands-Engelse zeeoorlog*, 1657, pen op doek, 170 x 289 cm., inventarisnummer SK-A-1365.
De functie van Van de Velde (I) als tekenaar van de oorlogsvloot en zijn aanwezigheid bij deze en andere zeeslagen, wordt bevestigd door verschillende bronnen met betrekking tot de 17de-eeuwse Admiraliteit. Van de

Door Van Eynden werd in de 19de eeuw de ervaring met de praktijk van de scheepvaart opnieuw opgevoerd als een bewijs van de bekwaamheid van een zeeschilder. In zijn kunstenaarslexicon *Geschiedenis der vaderlandsche schilderkunst, sedert de helft der XVIII eeuw* (1816-1840), meldde hij bijvoorbeeld dat Gerardus Laurentius Keultjes (1786-1818) in eerste instantie voornamelijk portretten en genretaferelen vervaardigde, maar dat hij na een zeereis van twee jaar over de Middellandse Zee koos voor het schilderen van zeegezichten en schepen.[223] In overeenstemming met de aanprijzing van Van Eynden en met de 17de-eeuwse zeeschilders die zichzelf ermee profileerden, verbleef ook Ary Pleijsier (1809-1879) langdurig op zee als passagier op de haringvissersvloot van zijn vader (AFB. 9). Het was deze reis die hem, volgens eigen zeggen, voorzag van voldoende kennis van zaken voor de start van een loopbaan als zeeschilder.[224]

9. Ary Pleijsier, *Een Vlaardingse haringjager zeilend naar de aan de vleet liggende haringvloot*, 1847, olieverf op doek, 110,5 x 172,5 cm.
Collectie Museum Vlaardingen, inventarisnummer S0597.

Anderen zorgden er eenvoudig voor dat zij de zee en de schepen in het dagelijkse leven onder handbereik hadden. Johan Schütz woonde met zijn gezin in Middelburg aan de haven. Achter het

Velde wordt bovendien genoemd in de biografie van Michiel de Ruijter (1687) door Gerard Brandt. Zie: Daalder 2013, p. 103-106.
[223] Eynden en Van der Willigen 1816-1840, deel III, p. 271-272.
[224] RPKA, autobiografie Ary Pleijsier, 8-6-1847.

huis lag de werf van de handelsonderneming de Middelburgse Commercie Compagnie, een kleinere versie van de VOC en de WIC, waar de grote zeilschepen werden gerepareerd. Voor vader en zoon waren de Noordzee en de Zeeuwse wateren met de zee- en binnenvaartschepen dus dichtbij. Johan Schütz bleef zijn hele leven aan het water wonen. Zijn zoon Willem bezocht in later tijd de havens van Vlissingen, Rotterdam, Dordrecht, Antwerpen en Oostende. In Veere had hij een atelier op de kade aan het Veerse Gat.[225]

Betzy Berg vestigde zich in 1896 op het eiland Vlieland, waar ze in de achtertuin van haar huis een atelier liet bouwen met een verdieping erbovenop, zodat ze over de dijk heen een onbelemmerd uitzicht had op de Waddenzee. Om bij storm ook op het Noordzeestrand te kunnen schilderen, gebruikte Berg een grote open kist waarin ze, gekleed in een oliejas en een zuidwester, enigszins beschermd tegen de weersomstandigheden, zittend kon doorwerken (AFB. 10 en 11).[226] Bij zulke omstandigheden was er van de schepen niet veel te zien, maar was de ervaring van het geweld van de zee optimaal.

10 en 11. Betzy Berg aan het werk in haar schilderkist.

Foto, circa 1900, anoniem.

Collectie Museum Tromp's Huys, inventarisnummer G1114 en G1116.

[225] Platier-van Engeland 1998, p. 10-11, 15, 23.
[226] Bell 2000, p. 15-16, 19, 25, 51-52.

Atelierpraktijk

De vele, soms langdurige studiereizen van zeeschilders langs de kust, die ook verder voerden dan de Nederlandse zandstranden, lijken op het eerste gezicht te getuigen van een behoefte aan een diepgaande studie van de natuurlijke gedaantevormen van de zee. Tijdens dergelijke tochten, ver weg en dichterbij huis, werden de waarnemingen vastgelegd in tekeningen en schetsboeken. De schetsboeken van bijvoorbeeld Petrus Schotel, Albertus van Beest, Govert van Emmerik en Gerrit Groenewegen blijken echter grotendeels gevuld te zijn met tekeningen van schepen in alle vormen, maten en gradaties van detaillering, terwijl het water en de lucht vaak in niet meer dan enkele lijnen worden neergezet.[227] Pas vanaf circa 1870 is bij een gering aantal zeeschilders een verandering waarneembaar in de gerichtheid op schepen.

In deze periode neemt de invloed toe van de School van Barbizon op de Nederlandse schilderkunst. Deze groep, die bestond uit schilders die op hun beurt geïnspireerd waren door de Engelse en de 17de-eeuwse Hollandse landschapschilderkunst, ontwikkelde zich rond 1860 tot de belangrijkste inspiratiebron voor de *avant garde* van de Nederlandse schilders. Belangrijke schilders waren bijvoorbeeld Jean Baptiste Camille Corot (1796-1875), Théodore Rousseau (1812-1867) en Jean-François Millet (1814-1875). Kenmerkend was de directe bestudering van de natuur en het ter plekke buiten schilderen, in een realistische, ongekunstelde vorm. In Frankrijk werkten de schilders in de bossen van Fontainebleau vlak onder Parijs, maar men reisde ook naar Normandië voor het kustgebied en de zee, zoals Charles-François Daubigny (1817-1878) en Jules Dupré (1811-1889). Ook in Nederland gingen de landschapschilders op zoek naar de pure en ongerepte natuur. Naast de bossen van de Veluwe en de heidevelden van Drenthe, bood de omgeving van Den Haag een variatie aan landschappen van weilanden, polders en aan de westzijde het duingebied, het strand en de zee. De wisselwerking tussen het licht, de lucht en het wateroppervlak in de weidse ruimte van de kust, was een verschijnsel dat intensief werd bestudeerd.[228] Zeeschilders als Mesdag, Berg en Willem Schütz lieten zich hierdoor inspireren, maar ook zij hadden zich grondig geschoold in de tekening van het schip.

---

[227] RMA, schetsboeken van Petrus Schotel, inventarisnummer RP-T-1952-32 en inventarisnummer Bl-1933-1044-32(v); Albertus van Beest, inventarisnummer Bl-1896-3962 en inventarisnummer Bl-1890-1949x. HSM, schetsboeken van Govert van Emmerik, geen inventarisnummer; Albertus van Beest, inventarisnummers 1994.6801 en A.3222; Gerrit Groenewegen, inventarisnummer A.5709; Pieter le Comte S.4005(07).

[228] Voor de School van Barbizon en de belangstelling van de Nederlandse kunstwereld ervoor, zie: Sillevis 1985. Andere Nederlandse schilders die in Barbizon hebben gewerkt, zijn bijvoorbeeld: Willem Roelofs, Jacob Maris (1837-1899), Jozef Israëls (1824-1911), Jan Hendrik Weissenbruch. Zij hebben allen deel uitgemaakt van de Haagse School.

Evenals bij andere genres gebruikelijk was, brachten zeeschilders veel tijd door in hun atelier. Daar werd verder gestudeerd op de thema's en motieven van hun specialisme en daar kwamen de schilderijen daadwerkelijk tot stand. Wat zij om zich heen verzamelden aan bronnen en voorbeelden voor de uitwerking van hun schetsen in schilderijen, benadrukt dat de zeeschilder de accurate weergave van schepen zag als een teken van bekwaamheid in het genre, iets waarmee hij zich kon onderscheiden van andere schilders. Hoewel hij geroemd was (en is) om de weergave van water, kan Johannes Schotel tegelijkertijd dienen als een goed voorbeeld van hoe een zeeschilder zich op nauwgezette wijze zijn uitvoerige kennis van schepen eigen maakte, onderhield en doorgaf aan zijn leerlingen.

Al op jonge leeftijd had Schotel een grote belangstelling voor de schepen op de rivieren bij zijn geboorteplaats Dordrecht. Het liefst wilde hij zeeman worden, maar dat werd niet toegestaan door zijn vader, die hem als opvolger zag in zijn garentwijnderij, waar Schotel inderdaad jaren heeft gewerkt. Wel gaf zijn vader hem een zeilscheepje, een boeier, waarop hij vele uren buiten doorbracht en die hij gebruikte voor de studie van watergezichten en van schepen.[229] Zoals blijkt uit zijn gedetailleerde tekeningen tussen 1810 en 1815 en de inhoud van zijn schetsboeken, maakte hij nauwkeurige studies van alle soorten scheepstypen en van de onderdelen van die schepen.[230]

In de nalatenschap van Schotel bevond zich naast zijn eigen studies, een grote hoeveelheid prenten en tekeningen van andere zeeschilders, zoals zijn tijdgenoot Gerrit Groenewegen en de 17de-eeuwers Willem van de Velde (I) en Reinier Nooms. Het werk van deze drie zeeschilders wordt gekenmerkt door de correcte en uiterst gedetailleerde weergave van de verschillende scheepstypen, iets wat ook bij Schotel is terug te vinden. In aanvulling op zijn tweedimensionale studiemateriaal en ter ondersteuning van zijn waarnemingen buiten op het water, had Schotel in zijn atelier bovendien zes scheepsmodellen staan. Een model van een scholschuit had hij zelf opgetuigd. Ook bezat hij modellen van een linieschip, een brik, een boeier en twee boten. Regelmatig veranderde hij het één en ander in de tuigage van zijn collectie scheepsmodellen, al naargelang het benodigde voorbeeld. Behalve over prenten, tekeningen en scheepsmodellen, beschikte hij bovendien over een uitgebreide en praktische bibliotheek van boeken en plaatwerken over vele scheepsbouwkundige en nautische onderwerpen.[231]

---

[229] Groot 1989, p. 28.
Schotel 1840, p. 9-11.
[230] Groot 1989, p. 10-11.
[231] [anoniem], *Catalogue d'une superbe collection*… 1839, p. 58. Veilingcatalogus van de nalatenschap van J.C. Schotel.
Schotel 1840, p. 91. Gilles Schotel vermeldt drie zeestukken die in Schotels atelier hingen: Een woelend water door een zekere C.P. en twee stille waters van Willem van de Velde (I). Daarnaast hingen er ook enkele portretten, genretaferelen, een stilleven en twee landschappen.

Van de schilderijen die hij afleverde hield Schotel een zorgvuldige administratie bij. In een beknopte stijl noteerde hij de voorstellingen en kopers van zijn werk, in een lijst van uiteindelijk 215 titels, genaamd *Aanteekeningen betreffende de schilderijen door den heer J.C. Schotel, geschilderd van den jare 1817 tot 1838*.[232] Hij benoemt hierin circa 80 keer de scheepstypen die op de schilderijen voorkomen. Het is opvallend dat in vergelijking met de titels van zijn zeestukken zoals die in de catalogi van de *Tentoonstelling van Levende Meesters* worden vermeld, Schotels eigen beschrijvingen meer specifiek geformuleerd zijn. In de tentoonstellingscatalogi worden de algemene termen 'schepen' en 'vaartuigen' gebruikt, of volstaat men met een beschrijving van het water, 'woelend' of 'stil', en de weersomstandigheden. In slechts vijf van de 50 onderzochte titelbeschrijvingen van schilderijen van Schotel, omschreef de tentoonstellingscommissie een schip in iets preciezer termen, hoewel nog steeds globaal, zoals bijvoorbeeld linieschip, driemaster en vissersschuit.[233] Schotel gebruikt in zijn eigen administratie bij het beschrijven van zijn schilderijen dus drie keer zo vaak de exacte naam van het scheepstype dat hij schilderde.

De schepen waren voor Schotel blijkbaar belangrijke onderdelen van zijn composities en zij betekenden meer dan slechts een motief en een hulpmiddel om de expressie van de zee en de lucht aan te zetten. Deze zienswijze wijkt af van wat Gilles en Petrus Schotel over hun vaders werk zeggen, namelijk dat de zee en de lucht zijn hoofdthema's waren. Deze opvatting over de rol van het schip als stoffage is in de kunsthistorische literatuur overgenomen.[234] De kwalificatie door zijn zonen van de lucht en het water als de hoofdthema's van Schotels werk, hangt nauw samen met de hoge waardering van de getrouwe weergave van natuurlijke elementen in de schilderkunst, zoals die op later in de 19de eeuw gangbaar was.[235] Dat Schotel zelf de schepen, zee en lucht echter op zijn minst als gelijkwaardige componenten van zijn composities zag, blijkt eveneens uit zijn behandeling van dit onderdeel. De tekening van zijn schepen is in alle aspecten en tot in de kleinste details

[232] Groot 1989, p. 89-118. De "Aanteekeningen" van J.C. Schotel zijn hier volledig gereproduceerd en geannoteerd door A. Hoogenboom.
Op een vergelijkbare wijze als Johannes Schotel toont ook Johannes Boshamer zijn specifieke aandacht voor de schepen. In een nagezonden brief in aanvulling op het vragenformulier van Immerzeel, liet hij Immerzeel alsnog weten wie zijn schilderijen hadden gekocht en wat erop te zien was geweest. Om de schepen aan te duiden, "hetwelk de voornaamste partij van het schilderij is", gebruikte hij onder andere de benamingen damloper, vissersbuis, kofschip, Arnemuyer en sprietschip (Erkelens 1987, p. 14-15. Citaat ontleend aan dit artikel). Dit zijn de adequate namen van scheepstypen waarvan exact afgeleid kan worden hoe de schepen op de schilderijen eruitzagen. Van de aanvulling door Boshamer is overigens niets terug te vinden in het lexicon van Immerzeel (Immerzeel 1855).
[233] RKD-explore/excerpts, geraadpleegd op 25-8-2016. 50 titelbeschrijvingen uit catalogi van tentoonstellingen van levende meesters van werken van J.C. Schotel, gemaakt in de periode 1811-1838.
[234] Schotel 1840, p. 57-58 en Groot 1989, p. 73-74. In Groot 1989 is een transcriptie opgenomen van een manuscript van Petrus Schotel over de artistieke ontwikkeling van zijn vader.
[235] Deze waardering was in het bijzonder aanwezig op kunstenaarsvereniging Pictura in Dordrecht, waarmee Johannes Schotel bij leven nauw verbonden was geweest (zie hoofdstuk 5).

scheepvaartkundig accuraat, iets wat kenmerkend is voor zijn werk en waarmee hij aansluit bij zijn voorbeelden uit de 17de-eeuwse Hollandse school.

Johannes Schotel, die meerdere zeeschilders heeft opgeleid, hield zich dus op een systematische wijze bezig met de bestudering van schepen en hij was vertrouwd met de karakteristieke technische en nautische eigenschappen van de verschillende scheepstypen.[236] Wat een meester-zeeschilder belangrijk vond, gaf hij in een directe lijn door aan de jonge schilders die lessen bij hem volgden. Zo presenteerde Frans van den Blijk, één van zijn leerlingen, op het formulier van Immerzeel bij de vraag naar de specialisatie van de schilders, zichzelf als een schilder van evenzeer schepen als van de zee. Van den Blijk beantwoordde namelijk de vraag "Wat is, als Schilder, uw vak?", met een ferm en precies: "Water en Schepen schilderen."[237]

Van een andere leerling van Schotel, zijn eigen zoon Petrus, kon de kennis van schepen en de zeevaartkunde zich, volgens diens biograaf en broer Gilles, meten met de deskundigheidsgraad van zeelieden.[238] Hoe zorgvuldig Petrus Schotel bezig was met de correcte afbeelding van nautische zaken, blijkt uit een brief uit 1832 die hij meestuurde met zijn schilderij naar de opdrachtgever van het werk, Jeronimo de Vries (1776-1853), een kunstkenner en kunsthandelaar.[239] Schotel verklaarde voor De Vries, die volgens hem "geen best begrip scheen te hebben van de voorstelling", wat op het schilderij te zien was en hoe hij de compositie had opgebouwd. Hij beargumenteerde op nautische gronden zijn keuze voor de weergave van het ogenblik van een verandering in de windrichting: "Ik heb dit tevens gekozen omdat dit het eenige moment is, dat een van de wind zeilend schip de zee voorover kan krijgen." In zijn brief lichtte hij dus niet alleen de positie en zeilvoering van de schepen toe, maar verklaarde hij zelfs de hoogte van de golfslag.

Dat daarnaast de selectie van de af te beelden scheepstypen ook voor Petrus Schotel nauw luisterde, wordt duidelijk uit zijn uiteenzetting over de ruimtelijke ordening van de schepen zoals hij die in gedachten had voor een ander schilderij. Zijn idee week af van wat zijn opdrachtgever, opnieuw Jeronimo de Vries, wilde. Schotel legde uit: "Eene ordonnantie te maken gelijk aan die van het schilderij der tentoonstelling was onmogelijk, daar, indien ik een jacht in plaats van het fregat neem, de loodsbooten te groot moeten worden om eene goede groepering te bekomen."[240] Hoewel Schotel hoopte dat hij De Vries met zijn schetsvoorstel tevreden zou stellen, hield dit een regelrechte

[236] Een ander voorbeeld is Schotels tijdgenoot Johannes Hermanus Koekkoek, die reeksen scheepstypologieën tekende. Voor studiedoeleinden maakte hij nauwkeurige modellen van schepen. Ook hij bezat een grondige theoretische kennis van scheepsbouw (Scheen 1969). Hij leidde eveneens meerdere zeeschilders op.
[237] RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Frans Jacobus van den Blijk, 20 september 1840.
[238] Schotel 1866, p. 36.
[239] KB, brief van P.J. Schotel aan J. de Vries, 7-11-1832, inventarisnummer 121 B 8, brief nummer 59.
[240] KB, brief van P.J. Schotel aan J. de Vries, 22-1-1841, inventarisnummer 121 B 8, brief nummer 60.

weigering in van de zeeschilder om concessies te doen aan de correcte proporties van de verschillende scheepstypen.

De bijzondere interesse voor schepen bij zeeschilders, wordt onderstreept door de aanwezigheid van scheepsportretten in het oeuvre van velen van hen. Mogelijk kon de zeeschilder vanwege zijn specifieke kennis niet ontkomen aan de uitvoering van dit onderwerp. Ook zij die niet in deze discipline waren gespecialiseerd, ontvingen immers dergelijke opdrachten. In 1857 portretteerde Christiaan Kannemans in opdracht van admiraal J.C. Rijk (1787-1854) het linieschip Zr. Ms. 'Zeeuw', een marinefregat waarop Rijk commandant was geweest.[241] Johan Schütz werd benaderd door marineofficieren voor het schilderen van een portret van het schip waarover men het commando had gevoerd. Ze leverden daarbij beschrijvingen aan van gebeurtenissen uit hun loopbaan en alles werd volgens de aanwijzingen van de opdrachtgever door Schütz tot in detail uitgevoerd.[242] Enkele zeeschilders, zoals Jacob Spin en vader en zoon Dirk Antoon Teupken en Dirk Antoon Josephus Franciscus Teupken, specialiseerden zich in het scheepsportret. Kenmerkend voor hun werk is de schematische compositie met een voor- en een zijaanzicht van het schip, die werd uitgevoerd in inkt op papier en ingekleurd met waterverf (zie AFB. 8).[243] De wensen van de opdrachtgevers, zoals marinepersoneel, rederijen, scheepsbouwers en kapiteins in de koopvaardij, waren helder; zij wilden hun schepen foutloos en breeduit zeilend, in volle glorie afgebeeld zien. Andere, niet in deze discipline gespecialiseerde, zeeschilders namen dergelijke opdrachten aan omdat het scheepsportret vanwege de eenvoudige compositie redelijk snel te produceren was en dus op een makkelijke manier geld kon opbrengen (AFB. 12.).

[241] Brief van C.C. Kannemans aan C. Kramm, 11-1-1857. De admiraal was genereus, want als blijk van goedkeuring ontving Kannemans een gouden sigarenkoker waarin zijn naam (van J.C. Rijk) was gegraveerd.
[242] Schwartz 1998, p. 19-23.
[243] Zie over Jacob Spin en het vak van scheepsportrettist: Oosterwijk 2005 en Brewington 1982.

12. Petrus Paulus Schiedges (I), *Het schroefstoomschip 2de Klasse Zr. Ms. 'Citadel van Antwerpen'*, 1874, olieverf op doek, 61,5 x 87 cm.
Collectie Het Scheepvaartmuseum, inventarisnummer A.0060(04).

Ook bij de generaties zeeschilders na Schotel blijft de specifieke aandacht van de zeeschilder voor schepen aanwezig. De navolging van bepaalde 17de-eeuwse zeeschilders en het streven om hun imposante nautische kennis te evenaren, was bij sommigen een eerste doelstelling. Willem Gruyter jr. bezat bijvoorbeeld tekeningen van onder anderen Willem van de Velde (I of II) en van Ludolf Bakhuizen voor raadpleging. Behalve dat hij de 17de-eeuwse schepen bestudeerde op afbeeldingen, bezat hij modellen van historische scheepstypen. Gruyter jr. was bijzonder trots op zijn collectie: "Ik geloof niet dat er iemand hier te lande beter in de gelegenheid is om de schepen en figuren te leren kennen dan ik." Hij liet zich erop voorstaan dat hij door jarenlange studie zich de constructie van de schepen tot in detail eigen had gemaakt.[244]

Toen Louis Meijer op latere leeftijd last kreeg van reuma, liet hij het schilderen van verschillende onderdelen van zijn doeken, zoals de meeuwen in de lucht, over aan zijn leerling Jacob Maris (1837-1899). Ondanks zijn handicap, bleef Meijer tot het einde van zijn loopbaan echter

[244] RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Willem Gruyter jr., 15 december 1849.

eigenhandig de schepen en het water schilderen.[245] Ook hij was in het bezit van scheepsmodellen.[246] Evenals een leerling van Meijer, George Hoffmann, in wiens nalatenschap in 1873 onder het kopje schildersbenodigdheden de volgende attributen te vinden waren: “een kleine bark”, “een groote schoener, in glazen kast”, twee ankers en twee schijven.[247] Met de scheepstypen bark en schoener werden uiteraard niet de echte schepen, maar modellen bedoeld. De ankers van Hoffmann waren wellicht wel op ware grootte aanwezig, maar van een klein formaat. De schijven waren onderdelen van een blok of katrol uit de tuigage van schepen. Tot aan het einde van de 19de eeuw heen blijven zij trouw aan het beeld van de zeeschilder als nautisch specialist. Zoals op foto’s uit de jaren 80 te zien is, beschikten ook Schütz en Mesdag in hun ateliers over scheepsmodellen als studiemateriaal.

Zulke foto’s van de schilder aan het werk in het atelier, werden gebruikt als reclamemateriaal binnen de kunsthandel. In de tweede helft van de 19de eeuw nam de belangstelling voor de schilder als persoon bij het publiek toe en liet hij zich op een zodanige manier fotograferen dat het gewenste imago werd overgebracht.[248] Dit geldt ook voor de foto’s van Schütz en Mesdag, die beiden ‘aan het werk’ zijn op een voltooid doek dat ingelijst op de ezel staat (AFB. 13 en 14). De aanwezigheid van de scheepsmodellen wijst er niet alleen op dat de schilderijen op een traditionele wijze tot stand kwamen in het atelier en dat de zeeschilder de hulpmiddelen voor zijn hoofdthema onder handbereik had. Door middel van de strategisch geplaatste modellen in de enscenering van de foto, zorgden zij er ook voor dat er geen misverstanden konden ontstaan over hun specialisme en over de degelijke basis van hun deskundigheid.

[245] Marius 1920, p. 71. Volgens Marius hing in het atelier van Louis Meijer een opgezette zeemeeuw aan een touwtje aan het plafond. Jacob Maris moest de zeemeeuw op papier tekenen, uitknippen en het stukje papier in goed overleg met Louis Meijer op het schilderij plaatsen. Vervolgens trok Maris de vorm na en schilderde hij de meeuw op het doek.
[246] Dagblad van Zuidholland en ’s Gravenhage, advertentie van C. van Doorn en Zoon voor de veiling van de nalatenschap van L. Meijer, 23-4-1865.
[247] *Catalogus eener belangrijke verzameling*…, 1874, p. 28.
Catalogus van eene aanzienlijke verzameling…, 1840, p. 38. In de veilingcatalogus van de nalatenschap van Gerrit van der Pals zijn de modellen van een fregat en een kotter ondergebracht bij de “Liefhebberijen”. Van der Pals gebruikte de scheepsmodellen ongetwijfeld voor zijn werkzaamheden als zeeschilder.
[248] Jonkman 2010, p. 9-37.

13. Willem Johannes Schütz in zijn atelier. Bovenop de kast achter hem staan verschillende scheepsmodellen. Foto, anoniem, circa 1880.

Collectie Planbureau en Bibliotheek van Zeeland/Beeldbank Zeeland, Middelburg.

Terwijl Willem Mesdag vaak ter plekke in Scheveningen werkte, waar de bomschuiten van de vissersvloot op het strand en in de branding afgemeerd lagen, had hij als geheugensteun ook verschillende scheepsmodellen in zijn atelier staan. Hij bracht onder andere op deze manier in praktijk wat zijn leermeester Willem Roelofs zijn leerlingen had voorgehouden, namelijk dat hij de schepen door studie tot in de constructie diende te doorgronden.[249]

[249] Jeltes 1911, p. 81, 86. “Schepen, molens, huizen moet men niet alleen bekijken, men moet ze kennen in hun constructie, men moet ze serieus bestudeerd en getekend hebben. Schepen bijvoorbeeld drijven niet op, maar liggen in het water.” Citaat hier ontleend.

14. Hendrik Willem Mesdag in zijn atelier. Aan het plafond hangt een visnet, links bovenop de kast staan meerdere scheepsmodellen. Het voorste model is waarschijnlijk van een bomschuit, herkenbaar aan de afgeronde hoeken van het vierkante achterschip. Foto, anoniem, 1889.
Collectie RHC Groninger Archieven, identificatienummer 1785_19533.

Hoe zorgvuldig Mesdag was in de weergave van de schepen en van de nautische details, is zichtbaar op het schilderij *Klaar voor vertrek* uit 1893 (AFB. 15).

15. Hendrik Willem Mesdag, *Klaar voor vertrek*, 1893, olieverf op doek, 141 x 181 cm.
Collectie Het Scheepvaartmuseum, inventarisnummer 2002.0634.

Op *Klaar voor vertrek* plaatste hij twee bomschuiten naast elkaar in de branding. Het schip aan de rechterkant is zojuist teruggekomen van de visvangst. Het is vastgelegd met ankers en de netten hangen te drogen in de mast. De bemanning staat met de manden vol vis te wachten op hun collega's, die wadend door de branding de op het strand geleegde manden weer terugbrengen. De bomschuit links wordt in orde gemaakt om te vertrekken. Na het lossen van de vis, voer men zolang het licht was en het tij gunstig meteen weer uit voor een volgende vangst. Het grootzeil is gehesen en op het voordek is een bemanningslid bezig met de fok. De ankers moeten worden gelicht en twee mannen staan daarvoor klaar bij het spil. De stuurman heeft zijn positie ingenomen bij de helmstok, iedereen is gereed om uit te varen. In werkelijkheid werden de bomschuiten niet zo dicht bij elkaar in de bewegelijke golven van de branding gelegd, maar Mesdag veroorloofde zich deze artistieke vrijheid om beide schepen van dichtbij en, zoals het een ware zeeschilder betaamt, tot in detail accuraat te kunnen weergeven.

Hoofdstuk 4.

Onderwerpkeuze van de zeeschilder

Inleiding

Zoals in het vorige hoofdstuk is gebleken, bevatten de opleiding en vorming van zeeschilders aanwijzingen voor hoe zij zelf tegen de zeeschilderkunst aankeken. De indruk bestaat dat voor de meesten van hen, in navolging van 17de-eeuwse voorbeelden zoals Van de Velde, Bakhuizen en Nooms, de schepen het hoofdthema van hun schilderijen vormden en niet het water, de natuurlijke omgeving van de scheepvaart.[250] Daarmee presenteerden zij zich als specialisten in het schilderen van maritieme onderwerpen, die beschikten over een hoge mate van specifieke inhoudelijke vakkennis. In aanvulling hierop wordt in dit hoofdstuk aan de hand van de onderwerpkeuze van de zeeschilders, zoals die naar voren komt uit een analyse van hun inzendingen voor de *Tentoonstelling van Levende Meesters*, nader uiteengezet hoe zij zichzelf positioneerden binnen de 19de-eeuwse schilderkunst.

Onder kunstkenners stonden de Hollandse schilders van de 17de eeuw wat betreft de nabootsing van de natuur en van de directe omgeving internationaal aan de top. Vanaf de laatste decennia van de 18de eeuw waren in de schilderkunst de traditionele genres, zoals landschap, genre en stilleven, zowel inhoudelijk als kwalitatief de na te volgen voorbeelden. Ondanks de verbeelding van, in vergelijking met de historieschilderkunst, minder verheven onderwerpen, werd de kwaliteit van de Hollandse school hoog aangeslagen. De basis van deze waardering werd gevormd door nationalistische ideeën, waarin de beeldende kunst uit de roemrijke Gouden Eeuw als een verbindende factor fungeerde.[251] Het is opmerkelijk dat juist de zeeschilderkunst, hoe marginaal die ook lijkt ten opzichte van de landschapsschilderkunst, binnen deze theoretische denkbeelden een bijzondere status genoot en om meerdere redenen een vooraanstaande plaats innam. In dit hoofdstuk zal blijken dat de nationalistische oriëntatie op de 17de-eeuw, lange tijd ook voor de zeeschilders zelf bij de beoefening van hun vak de voornaamste leidraad te zijn geweest.

Waaruit bestond de productie van schilderijen door de 19de-eeuwse zeeschilders? Voor de beantwoording van deze vraag, zijn de thema's van de schilderijen geïnventariseerd die door de zeeschilders werden ingezonden voor de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in Amsterdam, Den Haag en Rotterdam. Dit corpus aan schilderijen kan worden beschouwd als representatief voor de periode 1808-1900, want van de 110 zeeschilders van de *Referentielijst van zeeschilders* (Bijlage 1)

[250] Wat een interessant gegeven is in verband met de naamgeving van het genre. Kennelijk komt die dus niet bij de beoefenaren van de zeeschilderkunst vandaan.
[251] Carasso 1998; Hoogenboom 1992, p. 28-36; Knolle 1992; Koolhaas 1992; Koolhaas-Grosfeld 1982 en 1986; Reynaerts 2001, p. 111-119.

zond een ruime meerderheid, namelijk 77, werk in. Het gaat hierbij om een totaal van circa 1587 schilderijen. Op basis van de inhoud van de schilderijtitels zoals die in de tentoonstellingscatalogi staan vermeld, is een onderverdeling naar onderwerp gemaakt. Voor de methodiek van de analyse en de definiëring van de onderwerpen, zie Bijlage 4. *De onderwerpen van de zeeschilders*.

Uit enkele voorbeelden van brieven die met de schilderijen voor de tentoonstelling werden meegestuurd, blijkt dat schilders zelf een opgave deden van de gewenste titel van het werk, soms in de vorm van een beschrijving van de voorstelling. Govert van Emmerik stuurde bijvoorbeeld in 1849 een brief naar een zekere H.P.F. Hooft, secretaris van de Commissie voor de tentoonstelling in Den Haag. Als toelichting op zijn ingezonden schilderij beschreef hij hierin een tafereel van een stoomschip in nood dat te hulp wordt geschoten door een vissersschuit. In de tentoonstellingscatalogus werd echter alleen de eerste zin van de beschrijving gebruikt: "Een woelende zee, met eene stoomboot, welke na verschillende avarijen onder de Kreek vastraakt."[252] Hoewel niet voor alle titels in de catalogi kan worden vastgesteld dat deze door de schilder zelf verstrekte gegevens over de afbeelding bevatten, ben ik ervan uitgegaan dat de schilderijtitels op hoofdlijnen inhoudelijk accuraat zijn.

De analyse van de inzendingen wijst uit dat het type voorstellingen zonder een inhoudelijk gespecificeerde titel, zoals *Stil water met schepen, Woelend water met schepen* of *Zeegezigt*, met 96,5 % verreweg de grootste categorie vormde. Binnen de overige 3,5 % van de schilderijen kan een onderscheid worden aangebracht tussen de onderwerpen moderne stoomvaart (1 %), het zeehistoriestuk (1 %) en het reportagestuk (1,5 %). Op het totale bestand van titels vormen alle scheepsrampen circa 5,5 % van de schilderijen van de zeeschilders. Er blijkt dus een enorm verschil te zijn geweest tussen de productie van schilderijen met meer specifieke thema's en de grootste categorie 'algemene' zeegezichten.[253] De bespreking van de productie van de zeeschilders begint met de meest omvangrijke categorie van de 'algemene' zeegezichten, gevolgd door scheepsrampen, de scheepsramp als historiestuk, zeehistoriestukken en besluit met de stoomschepen.

---

[252] KB, brief van G. van Emmerik aan H.P.F. Hooft, secretaris van de Commissie voor de tentoonstelling in Den Haag, 6-5-1849, inventarisnummer 133 C 13, brief nummer 28. Van Emmerik noemde ook nog verschillende sloepen met figuren, de worsteling met de sterke branding en de passagiers aan boord van het stoomschip. De verkoopprijs van het schilderij bepaalde hij op 130 gulden.
Lijst der schilder- en kunstwerken…, Den Haag 1849. Catalogusnummer 151.

[253] In hoeverre deze verhouding tussen de verschillende onderwerpen in de inzendingen van de zeeschilders, overeenkomsten vertoont met de productie voor de 17de-eeuwse markt van de zeeschilderkunst, is helaas nog geen onderwerp van onderzoek geweest in de bestaande studies. Uiteraard ontbreekt de stoomvaart in de 17de eeuw, maar in de literatuur over deze periode worden de maritiem-historische gebeurtenissen en scheepsportretten doorgaans het meest uitvoerig behandeld. Aan schilderijen waarin een verhalend element ontbreekt of waarmee geen opdrachtgever gemoeid was, zoals de emblematische taferelen en het dagelijkse leven van vissers en beurtvaarders, wordt aanzienlijk minder aandacht besteed. Zie bijvoorbeeld: Keyes 1990 of Giltaij 1996.

De toekenning van de titels aan de schilderijen zoals die in de catalogi werden afgedrukt, was uiteraard mede onderhevig aan de kundigheid van de catalogusmaker in het beoordelen van de nautische aspecten van een zeestuk. Dit is ongetwijfeld van invloed geweest op een meer of minder gedetailleerde beschrijving van de schilderijen in de catalogusvermelding. Het beeld van de verdeling van de thema's en de zeldzaamheid van niet-alledaagse 19de-eeuwse zeestukken dat uit de analyse naar voren komt, stemt echter volledig overeen met mijn eigen indruk die ik heb opgedaan door het volgen van het aanbod op de markt van de zeeschilderkunst sinds 2004.

'Algemene' zeegezichten

In de grootste categorie van schilderijen (96,5 %) door zeeschilders op de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in de 19de eeuw, bestaand uit circa 1533 'algemene' zeegezichten, lijken er voor de toenmalige beschouwer niet veel verschillen aanwezig te zijn geweest in de uitwerking van het onderwerp. Een gebrek aan variatie in het werk van zeeschilders was namelijk een klacht die meermalen in de kunstkritiek te vinden is. Tot verontwaardiging van zijn biograaf en zoon Gilles Schotel, was bijvoorbeeld over het werk van Johannes Schotel in 1832 door een kunstrecensent in de krant opgemerkt, dat het wenselijk zou zijn als hij wat afwisseling in zijn schilderijen zou aanbrengen. Door eens een onweer en een opkomende of ondergaande zon op zee te schilderen, zou Schotel meer kunnen halen uit het vak van zeeschilder, zo luidde zijn suggestie. Gilles verdedigde zijn vader met de mededeling dat hij, evenals andere schilders, doorgaans niet vrij was in de keuze van het onderwerp. Ter onderbouwing daarvan voegde hij toe: "Hoe zou hij anders eene stoomboot hebben kunnen afmalen?"[254] Ook in later jaren werden in de kunstkritiek opmerkingen gemaakt over de in de ogen van de recensenten, eenvormigheid van de schilderijen van zeeschilders. Men klaagde in 1848 naar aanleiding van de *Tentoonstelling van Levende Meesters*: "Waarom zijn nu de schilders zo monotoon in hunne zeetafreelen?" In 1851 meende men over het werk van Petrus Schotel dat er niet meer te zien was dan "twee schepen met golven, en golven met twee schepen" en in 1869 werd beweerd: "Altoos op hetzelfde te varieeren, gaat toch niet aan. De zeeschilders hebben daar nog al eens een handje van."[255]

Dit was de reactie van de kunstkritiek, maar het is de vraag of potentiële kopers dit ook zo zagen. Gezien de grote omvang van deze categorie, was het kalm ogende, niet al te opvallende en op

---

[254] Schotel 1840, p. 93-94.
Schotel schilderde in 1823 slechts één keer een stoomschip, de 'Wilhelmina' in opdracht van Boymans, omdat het een opdracht was die hij zijns inziens niet kon weigeren. Daarna heeft hij dit bij mijn weten nooit meer gedaan.
[255] S…l 1848, p. 223-224.
R. 1851, p. 68.
[anoniem] 1869, p. 89.
N.B. Ook de landschapschilders en genreschilders ontvingen dergelijke klachten van de kunstkritiek.

een 17de-eeuwse compositie en schilderstijl geïnspireerde zeestuk, hoogstwaarschijnlijk precies hetgeen de kunstkopers in huis wilden halen. Een voorbeeld van een 'algemeen' zeegezicht is een werk van George Willem Opdenhoff met een tafereel uit het dagelijks leven, compleet met de Nederlandse vlag in het hart van het schilderij. Links liggen twee ponen, die waarschijnlijk dienst deden als beurtschepen, aan de rechterkant vaart een schouw en op de achtergrond is een kof, een kustvaarder, te zien. (AFB. 16). Met zo'n compositie, die is terug te voeren op het werk van bijvoorbeeld Willem van de Velde (II), werd op een aangename en ingetogen manier het vaderlandse gevoel aangesproken. Een dergelijk schilderij bood voor de liefhebber de vertrouwde aanblik van schepen, die men alle bij naam kon noemen en waarvan de waarheidsgetrouwheid van de weergave door hen goed kon worden beoordeeld.[256]

16. George Willem Opdenhoff, *Schepen op kalm water*, circa 1860, olieverf op doek, 42 x 47 cm.
Collectie Het Scheepvaartmuseum, inventarisnummer 1999.0621.

[256] De deskundigheid van de kunstrecensenten in het beoordelen van zeeschilderkunst, komt nogmaals aan de orde in hoofdstuk 6 (kunstkritiek).

Om zoveel mogelijk werk te kunnen verkopen moesten zeeschilders, evenals andere schilders, op een zakelijke en flexibele wijze rekening houden met de vraag van de markt. Schotel had bijvoorbeeld geen moeite met aanpassingen in de grootte, de compositie en details, zoals het veranderen van een Engelse in een Nederlandse vlag op verzoek van opdrachtgevers. Bij de aflevering van een stuk met stormachtig weer, deed hij zelf het voorstel om er een stil water als pendant bij te maken.[257] Ook van Louis Meijer is bekend dat hij zich voegde naar de wensen van de klant.[258] De opdrachtgever kon op ideeën worden gebracht door gebruik te maken van voorbeelden. Van Christiaan Kannemans bestaat bijvoorbeeld een album met uitgewerkte tekeningen, in inkt en met penseel bruin en zwart gewassen, dat mogelijk heeft gediend als een voorbeelden- of modellenboek voor opdrachtgevers. Uit de composities kon een keuze worden gemaakt, waarin naar de smaak van de klant verschillende onderdelen en details konden worden verwerkt.[259]

Het zeer hoge percentage 'algemene' zeegezichten, in samenhang met de kritiek van de recensenten op de geringe variatie in de zeestukken, de verdedigende opmerking van Gilles Schotel over zijn vader en de bereidheid van zeeschilders tot het aanbrengen van veranderingen, zoals hierboven is geschetst, verschaft een inkijkje in de productiepraktijk van de zeeschilders. Daarnaast bevat dit ook aanwijzingen voor hoe de zeeschilders zelf tegen hun werk aankeken. Hoogstwaarschijnlijk zat de afwisseling binnen de 96,5 % van de inzendingen van schilderijen met de stille en woelende waters, voor zeeschilders vooral in de weergave van de verschillende scheepstypen, de reactie van het schip op de weerssituatie en het handelen van de bemanning. Een voorbeeld is *Beurtschip aan lager wal* van Hermanus Koekkoek (I), waarop een beurtschip probeert tegen de wind in een haven uit te varen (AFB. 17). De bemanning is bezig om met behulp van een lijn, die loopt via de dukdalf, zich van lager wal weg te manoeuvreren. Voor de zeeschilder met kennis van maritieme zaken maken dergelijke details de voorstelling interessant, omdat hij daarin zijn nautische expertise kon tonen.

---

[257] RKD, collectie brieven, handschriften en kleine archieven, toegangsnummer NL-Ha-RKD-0006, inventarisnummer 129, brief van J.C. Schotel aan P.J.B. de Weijer, 7-11-1826.
KB, brief van J.C. Schotel aan J. de Vries, 7-11-1834, inventarisnummer 121 B 8, brief nummer 56.
[258] Bijvoorbeeld, RPKA, brief van L. Meijer aan een opdrachtgever [anoniem], 18-9-1847: "Hierneven zend ik UEd. het gevraagde schilderijtje. Ik hoop aan uw verlangen te hebben voldaan, wat ordonnantie en uitvoering betreft."
[259] Pol 1997, z.p.
SAB, modellenalbum van C.C. Kannemans, 38 bladen, goud op snee, 10,2 x 15,5 cm., inventarisnummer ST18389.

17. Hermanus Koekkoek (I), *Beurtschip aan lager wal*, 1849, olieverf op paneel, 35 x 52 cm.
Collectie Het Scheepvaartmuseum, inventarisnummer 2015.5452.

Vanuit het perspectief van de zeeschilder op zijn genre, waarin veel aandacht uitging naar de schepen, was binnen de thema's stil of woelend water met schepen of het zeegezicht dus voldoende variatie aan te brengen. Het schip nam voor de zeeschilder een minstens gelijkwaardige plaats in naast de natuurlijke elementen en het effect van licht en weersomstandigheden op de lucht, wolken en golven.

Scheepsrampen

Van het totale aantal inzendingen door zeeschilders voor de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in de periode 1808-1900, kan circa 5,5 % van de schilderijen worden ondergebracht in de categorie strandingen, reddingen en/of schipbreuken. Dit zijn circa 90 schilderijen.[260] Tussen 1835 en 1860 werden er vrijwel ieder jaar schilderijen met deze onderwerpen ingezonden. Een piek werd bereikt in de jaren 1850-1854.[261] De belangstelling voor het onderwerp werd gevoed door verschillende maatschappelijke en culturele ontwikkelingen, die bijdroegen aan de mogelijkheid voor zeeschilders

[260] Voor de totstandkoming van dit percentage, zie: Bijlage 4. *De onderwerpen van de zeeschilders.*
[261] Zie ook: hoofdstuk 6 (kunstkritiek), Figuur 6. *Minimum aantal schilderijen met in de titel de vermelding van een stranding, redding en/of schipbreuk op de Tentoonstelling van Levende Meesters, ingezonden door zeeschilders, 1808-1900.*

om zich met de keuze voor het schilderen van scheepsrampen te onderscheiden van andere schilders. Enkelen van de zeeschilders die zich op het thema van de scheepsramp toelegden, waren Ary Pleijsier, Christiaan Kannenmans en Louis Meijer. Zoals in hoofdstuk 6 (kunstkritiek) zal blijken, werd in de kunstkritiek voornamelijk aandacht besteed aan Meijers schilderijen met dit thema.

De 19de-eeuwse Nederlandse zeeschilder werd net als zijn landgenoten, regelmatig geconfronteerd met de rauwe maatschappelijke realiteit van de vele slachtoffers die door de scheepvaart in de eigen tijd werden geëist. Via de kranten en tijdschriften werd uitvoerige informatie verstrekt over de barre weersomstandigheden, de schepen en het lot van de bemanning en de redders. Het verloop en het resultaat van de reddingspogingen werden besproken, evenals de beloning van de redders en de ondersteuning van de nabestaanden. De scheepsramp was kortom het gesprek van de dag onder hen die er uit de eerste hand mee te maken kregen en bij het lezende publiek.

Tekenend voor de betrokkenheid van de bevolking was de oprichting in 1824 vanuit particulier initiatief van twee reddingmaatschappijen: de Noord- en Zuid-Hollandsche Reddings Maatschappij (NZHRM) en de Zuid-Hollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen (ZHMRS), overeenkomstig de verdeling van de kust in de departementen voor het loodswezen. Het medeleven met de slachtoffers en de grote bewondering voor de redders zorgden voor een breed draagvlak in de samenleving. Vanaf het begin konden de kosten worden gedekt door fondsenwerving in het hele land. De moedige redders waren in de ogen van de bevolking niets minder dan vaderlandse helden.[262]

Daarnaast viel de duidelijke toename tussen de jaren 30 en 60 van het aantal door Nederlandse zeeschilders ingezonden schipbreuken, min of meer samen met de bloeitijd van de Romantiek in Nederland en de afname na 1860 met de opkomst van een stroming als de Haagsche School. In de eerste helft van de 19de eeuw sijpelde in de Nederlandse schilderswereld langzaam de invloed door van de Europese romantische beweging. Onder de schilders was er echter noch in onderwerpkeuze noch in stijl sprake van een brede navolging van de buitenlandse romantische schilderkunst. De belangstelling voor indrukwekkende natuurtaferelen, zoals in Duitsland bij Caspar David Friedrich (1774-1840) bleef in Nederland beperkt. De landschappen vertoonden een verstilde en intieme atmosfeer. In het werk van bijvoorbeeld Andreas Schelfhout bleef het naturalisme dat was geschoeid op de 17de-eeuwse schilderschool, soms meer en soms minder, door het romantische gevoel heen schemeren.[263]

---

[262] Voor de geschiedenis van het redden van drenkelingen, zie bijvoorbeeld: Vandersmissen 1999. In 1991 fuseerden beide reddingmaatschappijen tot de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM).
[263] Leeuw 2005, p. 10-28.

Mede via het werk van Engelse, Duitse en Franse schilders die Nederland bezochten om de 17de-eeuwse Hollandse landschapschilders te bestuderen, maakte het publiek kennis met de buitenlandse, romantisch geïnspireerde schilderkunst, die in de decennia rond 1850 regelmatig te zien was op de *Tentoonstelling van Levende Meesters*. De schilderijen van de Franse schilders Théodore Gudin (1802-1880) en Eugène Isabey (1803-1886) en de Duitser Andreas Aschenbach (1815-1910), die zich geheel of grotendeels met de zeeschilderkunst bezighielden, werden door de Nederlandse kunstliefhebber gewaardeerd en ook aangekocht.[264] Hoewel de storm op zee een populair onderwerp was tijdens de romantische stroming, werd teruggegrepen op een thema dat al ruim 200 jaar deel uitmaakte van de Hollandse schilderschool en dat bovendien bij kunstkenners in hoog aanzien stond (AFB. 18).[265]

18. Hendrick Staets (1626-1659), *Een haringbuis en een koopvaarder in zwaar weer*, 1650-1659, olieverf op doek, 43,5 x 62,6 cm.

Collectie Het Scheepvaartmuseum, inventarisnummer 2016.0002.

[264] Leeuw 2005, p. 22-24., Louis Meijer had bijvoorbeeld werk van Isabey in zijn bezit.
Voor de belangstelling van buitenlandse kunstenaars voor Nederland, zie: Kraan 2002. Voor de wisselwerking tussen de Franse en de Nederlandse landschapschilderkunst in de 19de eeuw, zie: Loos 1997, p. 71-83.
[265] Goedde 1989. Goedde in: Giltaij 1996. Russell 1983, p. 78-80. Gaschke 2008.
Voor de onderwerpen in de schilderkunst ten tijde van de romantische stroming, zie: Leeuw 2005. Met betrekking tot de zee, zie aldaar: p. 232

De contemporaine romantische cultuur, zoals die in de keuze voor de stormachtige zee in onder meer het werk van de buitenlandse zeeschilders rond 1850 vertegenwoordigd was, heeft ongetwijfeld een stimulerende werking gehad op de toename van het aantal schilderijen met scheepsrampen in de jaren 1835-1855. Het ging de Nederlandse zeeschilders echter niet om de navolging van een romantisch thema en de bijbehorende schilderstijl. Zij plaatsten zich in de eerste plaats in een genre-eigen Hollandse traditie, waarin ze zich als de ware specialisten konden onderscheiden. Zoals we zullen zien, werd de toeëigening van de Nederlandse zeeschilderkunst door buitenlandse schilders in de kunstkritiek met argusogen gevolgd (hoofdstuk 6).

De scheepsramp als historiestuk

Als bron voor het schilderen van de scheepsramp werden door zeeschilders vaak historische reisbeschrijvingen gebruikt, die waren gebaseerd op ware gebeurtenissen. Dergelijke geschiedkundige reisliteratuur, die terugging tot de 15de eeuw en soms was verlucht met illustraties, werd populair in de loop van de 18de eeuw en werd ook in de 19de eeuw nog (her-)uitgegeven. Kenmerkend voor de vaak uitvoerige verhalen, is dat de reizigers, scheepsbemanning en passagiers, te kampen hadden met de grootst mogelijke tegenslag.

Een schipbreuk die is geschilderd op basis van een historische reis, is bijvoorbeeld een werk van Ary Pleijsier dat in 1847 in Den Haag te zien was, getiteld *Het vergaan van het Hollandsche schip de Cormandel, in de golf van Bengalen, het oogenblik voorstellende, dat het schip eene zee krijgt en twee booten van hetzelve bezig zijn met eenige passagiers en schepelingen op wrakhouten te redden. (Histoire de naufrages par Deperthes.)*.[266] De koopvaarder 'Coromandel' maakte deel uit van een retourvloot van de VOC die in 1660 vanaf de oostkust van India was vertrokken. Pleijsier vermeldde tussen haakjes zijn inspiratiebron voor dit schilderij: een bundeling reisverhalen, waarvan de volledige titel luidde *Histoire des naufrages, ou recueil des relations les plus intéressantes des naufrages, hivernemens, délaissemens, incendies, et autres evénements funestes sur mer; qui ont été publiées depuis le quinzième siècle jusqu'à présent*. Jean-Louis Hubert Simon Deperthes (1730-1792), een advocaat en literator te Parijs was de samensteller van de driedelige uitgave. Deze laat 18de-eeuwse Franstalige verzameling van waargebeurde verhalen op basis van ooggetuigenverslagen over schipbreuken, noodgedwongen overwinteringen, achtergebleven bemanning, scheepsbranden en ander onheil dat onderweg op zee kon optreden, werd in meerdere aangevulde edities ook in de 19de eeuw opnieuw uitgegeven.[267]

[266] *Lijst der schilder- en kunstwerken…*, Den Haag 1847. Catalogusnummer 336, Ary Pleijsier.
[267] De eerste editie van *Histoire des naufrages* door Deperthes verscheen in 1781. In 1864 verscheen de eerste Nederlandse vertaling door A.J. Dieperink, onder de titel *Geschiedkundige verhalen van schipbreuken, achterlaten van zeelieden, overwinteren, scheepsbranden en andere zeerampen*.

Daarnaast vormden ook de contemporaine publicaties en de uitvoerige verslaggeving in de kranten en tijdschriften over schipbreuken en reddingsacties, een makkelijk toegankelijke bron van informatie. Een duidelijke aanwijzing dat het nieuws in de pers door zeeschilders werd gevolgd, is de verstrekking van concrete details zoals de namen van de kapitein en van het schip, de datum en de locatie, in de titels van de ingezonden schilderijen. Ary Pleijsier stuurde bijvoorbeeld in 1845 een schilderij in naar de Haagse tentoonstelling, getiteld *Het vergaan van het hoekerschip, de Hervatting, waarvan een vijftiental schepelingen gered wordt door den stuurman Wouter Pleijsier, voerende het buisschip de Goede Hoop, op den 25 October 1834. (Zie Rotterdamsche Courant 4 Nov. 1834)*.[268] Pleijsier zal het verhaal uit de eerste hand hebben gehoord van de stuurman, zijn broer Wouter, maar hij voorzag de titel voor de volledigheid wel van een verwijzing naar het bericht in de krant. Met dit schilderij debuteerde Pleijsier op de *Tentoonstelling van Levende Meesters* en wist het meteen te verkopen.[269] Behalve dat Pleijsier zich had beziggehouden met de uitvoering van een traditioneel thema uit de 16de en 17de-eeuwse schilderschool, duidt de precieze weergave van de waargebeurde schipbreuk en de redding in beide schilderijtitels, tevens op een speciale status die door de zeeschilder aan deze werken werd toegekend. Zulke uitvoerige informatie over de afbeelding werd namelijk alleen opgenomen in de titels van historiestukken.

Voor het schilderen van de schipbreuk van de 'Coromandel' werd, bijvoorbeeld door Johannes Schotel, ook gebruik gemaakt van *Reistogt door en naar Oostïndiën* uit 1775, een heruitgave van de 17de-eeuwse reisbeschrijving van Wouter Schouten waarin een beschrijving met een illustratie van de schipbreuk was opgenomen. Zie: Schouten 1775, p. 109-114, illustratie: plaat nr. 16. Schotel 1840, p. 8. Groot 1989, p. 115. Het schilderij van Schotel was overigens niet op de *Tentoonstelling van Levende Meesters* te zien.
Pleijsier stuurde in 1848 opnieuw een schilderij van een historische schipbreuk in, *De schipbreuk van de Engelsche galjoot de Bottingham in 1710*. Voor de weergave van dit tafereel had hij uit dezelfde literatuur geput als het jaar ervoor. Zie: *Lijst der voortbrengselen…*, Amsterdam 1848. Catalogusnummer 241, Ary Pleijsier. NB. In de catalogusvermelding wordt met de scheepsnaam 'Bottingham' ongetwijfeld 'Nottingham' bedoeld.
De uitgave van *Histoire des naufrages* die Pleijsier waarschijnlijk gebruikte, is die van Jean Baptiste Benoit Eyriés uit 1815, omdat hierin zowel het verhaal over de 'Coromandel' als over de 'Nottingham' is opgenomen. Zie: Eyriés 1815, deel 2, respectievelijk p. 24-36 en p. 252-281. Beide verhalen zijn niet geïllustreerd.
[268] *Lijst der schilder- en kunstwerken…*, Den Haag 1845. Catalogusnummer 270.
[269] RPKA, autobiografie Ary Pleijsier, 8-6-1847.
Een ander voorbeeld van een zeeschilder die de berichtgeving in de pers volgde is Christiaan Kannemans, die in de titel van zijn schilderij voor de Rotterdamse tentoonstelling in 1850 informatie gaf over de route en de bestemming van het verongelukte schip. Hij beschreef bovendien het exacte moment dat hij had vastgelegd in zijn schilderij: *De schipbreuk van de Geertruida (Barkschip), kapitein H.C.G. Behrens, bestemd van Banjoewangie en Pangool, naar Amsterdam, op het oogenblik dat de Engelsche kapitein Moir de drie eerst geredde schipbreukelingen afhaalt om op de Minerva over te brengen*. Kannemans kon voor zijn schilderij alles vinden in de krant, waarin de gebeurtenissen van 28 augustus 1849 precies stonden beschreven. Zie: *Tentoonstelling van schilder- en kunstwerken…*, Rotterdam 1850. Catalogusnummer 171. Berichtgeving in bijvoorbeeld Algemeen Handelsblad, 21-11-1849.
Pleijsier en Kannemans schilderden beiden in de jaren 40 een eigen versie van *Le Radeau de la Méduse*, van Théodore Géricault (1791-1824) uit 1818. Met dank aan Claudia Steur, Museum Vlaardingen, die mij hierop attendeerde.

De stranding op de Sint Paulusrots, een nieuwsfeit waarover uitgebreid werd gepubliceerd in de jaren 40, was niet alleen voor Ary Pleijsier, maar ook voor andere zeeschilders aanleiding om een schilderij te maken. In de kunstkritiek werd dit aangemoedigd.[270] De schipbreuk van het barkschip 'Jan Hendrik' in 1845 voor de kust van Brazilië, had veel opzien gebaard. In de dagbladen verschenen artikelen over de toedracht van de gebeurtenis, de terugkeer van de geredde bemanning en de beloning van de moedige en vasthoudende redders.[271] In 1847 publiceerde dominee-dichter Bernard ter Haar (1806-1880) het dichtstuk *De St. Paulusrots* in een goed verkochte uitgave, die uitgebreid was met de journalen van de scheepsarts J. Hanou Jz. en de eerste stuurman H. Vierow, beiden ooggetuigen van de schipbreuk.[272]

Pleijsiers terugkerende keuze voor het schilderen van schipbreuken kwam voort uit zijn fortuinlijke debuut met dit type schilderijen op de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in 1845. Hij was zich inmiddels welbewust van de status en populariteit van de geschilderde scheepsramp, want in 1847 schrijft hij: "Onlangs ben ik op het idee gekomen om eenige mijner schilderijen op steen te brengen, zoo als historischen schipbreuken".[273] Door middel van de steendruk, ofwel lithografie, een reproductietechniek die in de 19de eeuw opgang maakte, konden afbeeldingen van schilderijen een groter publiek bereiken.[274] Pleijsier had ondervonden dat schipbreuken, strandingen en reddingen, ongeacht het tijdvak, een bron van inkomsten waren.

Dat zeeschilders in deze periode inderdaad bewust bezig waren met een positionering van dergelijke schilderijen als historiestukken, blijkt eveneens uit de aanpak van Christiaan Kannemans bij een opdracht in Brouwershaven. Het loodswezen aldaar had hem in 1853 gevraagd om de schipbreuk te schilderen van de Oostenrijkse brik 'Pegno d' Amicitia', die had plaatsgevonden voor de kust van Schouwen. Het was de bedoeling om het schilderij te verloten ten bate van de weduwen en wezen van de bemanning van een reddingssloep uit Hellevoetsluis, die niet meer was teruggekeerd van zee. De loterij heeft nooit plaatsgevonden, maar Kannemans, die het schilderij in tweevoud vervaardigde, wist de werken op respectabele locaties onder te brengen. Het grootste schilderij bood hij koning Willem III aan. Het kleinere schilderij had hij tevergeefs geprobeerd te

---

[270] R. 1850, p. 56.
Andere schilderijen van deze gebeurtenis zijn bijvoorbeeld:
NBM, Christiaan Kannemans, *De schipbreuk van het barkschip Jan Hendrik op de Sint Paulusrots*, 1845, olieverf op doek, 90 x 130 cm., inventarisnummer 15889. Kannemans schilderde de schipbreuk kort na de gebeurtenis in 1845, maar hij exposeerde het niet op de Haagse, Amsterdamse of Rotterdamse *Tentoonstelling van Levende Meesters*.
Schotel 1866, p. 35. Petrus Schotel schilderde de schipbreuk op de Sint Paulusrots twee keer, in 1861 en in 1862. Verblijfplaats onbekend.
[271] Bijvoorbeeld in: Utrechtse provinciale en stadscourant, 21-7-1845; Nieuwe Rotterdamsche courant, 16-8-1845; Algemeen Handelsblad, 23-10-1845; Nederlandsche Staatscourant, 24-10-1845.
[272] Het boekje werd binnen een jaar drie keer herdrukt.
[273] RPKA, autobiografie Ary Pleijsier, 8-6-1847.
[274] De verspreiding van zeeschilderkunst door middel van de lithografie valt buiten het kader van dit onderzoek.

schenken aan de Oostenrijkse keizer, maar die sloeg zijn aanbod af, waarschijnlijk omdat hij al eerder dat jaar van Ary Peijsier een schilderij van dezelfde schipbreuk in ontvangst had genomen. Kannemans werk kreeg in 1853 een plaats in de raadzaal van de gemeente Brouwershaven (AFB. 19).[275]

Uit Kannemans' poging om de twee schilderijen op te laten nemen in vorstelijke collecties, blijkt dat hij ze zelf zag als bijzondere en prestigieuze werken, waarmee hij ook hoopte om de aandacht van de Nederlandse elite op zijn werk te vestigen. De spectaculaire redding had hij bovendien op doeken geschilderd van aanzienlijke afmetingen die doorgaans werden gereserveerd voor historiestukken. In de stijl van de uitvoering is een zekere mate van navolging van Willem van de Velde (II) zichtbaar in de vorm en kleurverschillen in de golven, het over de boeg spattende water, de contrasten in de lucht en de belichting van het schip in nood in de achtergrond en de redding brengende schepen op de voorgrond.

19. Christiaan Kannemans, *Stranding van de Oostenrijkse brik 'Pegno d'Amicitia'*, 1853, olieverf op doek, 131 x 220 cm.

Collectie Stadhuis Museum Zierikzee, inventarisnummer 4874.

[275] Keikes 1972, p. 509-517.
Heij 1989, p. 142. Lijst van tentoonstellingen door Arti zelf georganiseerd tot 1939.

Kannemans stond in deze opvatting niet alleen. Ook zijn collega-schilders van de Amsterdamse kunstenaarsvereniging Arti et Amicitiae hadden in april en mei 1853 immers belangstelling getoond voor het exposeren van het doek in de kunstzalen van het verenigingsgebouw. Het tentoonstellingsprogramma van Arti werd in die jaren voor een groot deel bepaald door een voorliefde voor de historieschilderkunst, zoals ook aan bod zal komen in hoofdstuk 5 (kunstenaarsvereniging). Na afloop van de tentoonstelling werd door Arti een prent van het schilderij opgenomen in het assortiment reproducties, die werden verkocht ten bate van het weduwen- en wezenfonds van de vereniging. Van deze collectie prenten naar schilderijen vormden de historische taferelen een belangrijk bestanddeel. De prent met de afbeelding van de schipbreuk van de 'Pegno d'Amicitia' behield hiertussen moeiteloos jarenlang een plaats.

De opvatting van de scheepramp als een historiestuk bracht automatisch een hogere status van de vervaardiger met zich mee. Louis Meijer demonstreerde dit met zijn zelfportret uit 1838 (AFB. 20).[276] In 1833 was Meijer begonnen met het schilderen van zeestukken en, volgens eigen zeggen, was de stranding van de 'Willem I' op Lucipara in 1837 voor hem de aanleiding om zich volledig te specialiseren in de zeeschilderkunst.[277] In de pers had hij in de uitvoerige berichtgeving rond de schipbreuk alle details kunnen lezen.[278] Speciaal ter begeleiding van het doek had hij in 1839 ook een boekje laten uitgeven, getiteld *Verklaring der schilderij, voorstellende de schipbreukelingen van Z.M. Stoomschip Willem I. op de Lucipara*. [279] Daarmee voorzag hij zijn schilderij van een extra historische en literaire referentie, zoals gebruikelijk was in de historieschilderkunst.

---

[276] RMA, Louis Meijer, *Zelfportret*, 1838, olieverf op doek, 136 x 120 cm., inventarisnummer SK-A-1406.
[277] RPKA, brief van L. Meijer aan C. Kramm, 17-10-1859.
RKD-explore/artists&, geraadpleegd op 24-12-2016: Louis Meijer was tussen 1827 en 1830 voor een studieverblijf in Parijs geweest en hij had daar ongetwijfeld kennisgemaakt met *Le Radeau de la Méduse* van Théodore Géricault uit 1818. Mogelijk heeft dit schilderij hem mede geïnspireerd bij zijn aanpak van de stranding op Lucipara.
[278] Honings 2010. Een verslag van opvarende Francois de Stuers, de gouverneur van de Molukken die op weg was naar zijn post, werd in twee afleveringen in de *Javasche Courant* en de *Leydse courant* afgedrukt. Het verhaal werd daarna nog als een zelfstandige publicatie in Den Haag uitgegeven. Het letterkundige gezelschap de *Hollandsche Maatschappij van Fraaije Kunsten en Wetenschappen*, schreef in 1838 bovendien nog een prijsvraag uit voor een gedicht over de stranding. In de ingezonden verzen, die een religieuze en nationalistische inhoud combineerden met de verschrikkingen van het overleven op een messcherp koraalrif, werden de schipbreukelingen als dappere vaderlanders en als helden afgeschilderd.
[279] Meijer 1839, p. 3-4, 9. Voor de samenstelling van het verhaal en de compositie van het schilderij, had hij volgens eigen zeggen, gebruik gemaakt van de Haagse publicatie van De Stuers' rapportage.
Zijn opvatting van zijn rol als historieschilder blijkt ook uit het boekje dat hij in 1839 speciaal ter begeleiding van het doek had laten uitgeven, getiteld *Verklaring der schilderij, voorstellende de schipbreukelingen van Z.M. Stoomschip Willem I. op de Lucipara*.Door middel van het boekje voorzag hij zijn schilderij van een extra historische en literaire referentie en hij tilde het werk daarmee op tot het niveau van de historieschilderkunst.

20. Louis Meijer, *Zelfportret*, 1838, olieverf op doek, 136 x 120 cm.
Collectie Rijksmuseum, inventarisnummer SK-A-1406.

Op het zelfportret, dat associaties oproept met de 17de-eeuwse portretkunst, poseert Louis Meijer voor zijn ezel, waarop zijn schilderij van de stranding op Lucipara staat. Meijer ziet er gesoigneerd uit, draagt een grote ring aan zijn vinger en hij is gekleed in een kostbare cape en een fluwelen baret die sterk doet denken aan de hoofddeksels waarmee Rembrandt zichzelf portretteerde. De eigentijdse beschouwer zal meteen hebben begrepen dat hij zichzelf hier met de beroemdste historieschilder uit de Gouden Eeuw identificeerde. Met deze beeldende *claim to fame* maakte Meijer niet alleen duidelijk dat hij een zeeschilder was, maar hij presenteerde zichzelf ook als een succesvolle vakman, die de capaciteiten bezat voor de vervaardiging van een hoogwaardig "historieel" zeestuk.

Zeehistoriestukken

De 19de-eeuwse herleving van de aandacht voor de geschiedenis van de Republiek, bood aan zeeschilders de gelegenheid om hun oeuvre uit te breiden met historische taferelen uit deze periode, waarin de scheepvaart het land macht en welvaart hadden gebracht. De interesse, kennis en vaardigheden om de historische scheepstypen, met name grote oorlogsschepen, te kunnen

schilderen was bij een gering aantal zeeschilders aanwezig. Iets meer dan 1 % van de inzendingen door zeeschilders voor de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in de periode 1808-1900, wat neerkomt op circa negentien schilderijen, had betrekking op de zeevaartgeschiedenis.[280] Net als met de feitelijke verslaggeving van scheepsrampen, positioneerde de zeeschilder zich met het schilderen van de acties van de historische en ook de eigentijdse marine als een historieschilder. Zij sloten met de keuze voor dergelijke onderwerpen aan bij de 17de-eeuwse zeeschilderkunst, waarin immers de daden van zeehelden waren vereeuwigd door grote meesters als Bakhuizen en vader en zoon Van de Velde (AFB. 21).

21. Willem van de Velde (II), De overgave van de Royal Prince tijdens de Vierdaagse zeeslag, circa 1670, olieverf op doek, 97,5 128 cm.
Collectie Rijksmuseum, Amsterdam, inventarisnummer SK-C-1743.

Zowel in de stijl als de compositie van bijvoorbeeld het schilderij van Schönstedt, *Scène uit de Vierdaagse Zeeslag in 1666* uit 1853, is de navolging van deze zeeschilders aanwijsbaar (AFB. 22). Elementen die aan hun werk zijn ontleend, zijn onder meer de vormgeving van en het toonverschil in de golven, de lage horizon en de plaatsing van de oorlogsschepen in de compositie. Opvallende

[280] Voor mijn definiëring van het zeehistoriestuk, zie: Bijlage 4. *De onderwerpen van de zeeschilders.*

afwijkingen van de 17de-eeuwse werken zijn het kleuriger palet van de 19de-eeuwse zeeschilder, de sterkere contrasten in de lichtbehandeling en de aangezette heroïek van het strijdtoneel.

22. Aegidius Clemens August Schönstedt, *Scène uit de Vierdaagse Zeeslag in 1666*, 1853, olieverf op doek, 99 x 141 cm.
Collectie Marine Museum, inventarisnummer KIM/1647 SK.

Zeeschilders als Hendrik Vettewinkel, Aegidius Schönstedt, Willem Gruyter jr. en Eduard van Heemskerck van Beest zonden van de jaren 30 tot in de jaren 70 zeehistoriestukken in. Evenals bij de scheepsramp als historiestuk, wijst de nadrukkelijke toevoeging van historische namen en specialistische literatuur in de titelbeschrijvingen op de actieve belangstelling van deze zeeschilders voor de zeevaartgeschiedenis. De namen van beroemde zeehelden, zoals luitenant-admiraal Michiel de Ruijter, vice-admiraal Aert Jansse van Nes en admiraal Cornelis Tromp werden genoemd en er werd geciteerd uit en verwezen naar de publicatie *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen* van J.C de Jonge en *Het leeven en bedryf van den Heere Michiel de Ruiter*, een 17de-eeuwse biografie door Gerard Brandt.

Hoe uitvoerig een begeleidende tekst kon zijn die met een schilderij werd meegestuurd, is bijvoorbeeld te zien aan de brief die Schönstedt voegde bij zijn doek van de slag bij Kamperduin uit 1797. De brief hoorde bij het schilderij getiteld *De laatste oogenblikken van den zeeslag bij Kamperduin, tusschen de Bataafsche vloot onder bevel van den Vice-admiraal de Winter, en die der*

Engelschen onder het bevel van den Admiraal Duncan, op den 11 October 1797. (Zie verder voor de bijzonderheden "De Jonge", Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen 6e deel, II^de^ stuk, bl. 242, en volg.), dat was bestemd voor de tentoonstelling in Den Haag in 1849.[281] De tekst van de verwijzing in de titel naar *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*, heeft hij overgeschreven als toelichting op het exacte moment uit de zeeslag dat op het schilderij te zien is. Uit de vier bladzijden tellende brief blijkt hoezeer Schönstedt zich had verdiept in het onderwerp. Ongetwijfeld had hij zijn uiterste best gedaan om ervoor te zorgen dat elk feitelijk detail op zijn schilderij overeenkwam met de historische bronnen.

Uit de geschiedkundige belangstelling en de uitvoerige titel die alleen aan historiestukken werd gegeven, kan worden afgeleid dat Schönstedt zichzelf de rol van historieschilder had toebedeeld. Petrus Schotel ging daarin echter nog een stap verder dan slechts de productie van een schilderij. Hij positioneerde zich met de publicatie van een geïllustreerd geschiedkundig werk als een serieuze maritiem-historisch documentalist. Tussen 1849 en 1855 werd in Amsterdam van zijn hand een groot formaat platenalbum uitgegeven, getiteld *Heldendaden der Nederlanders ter zee van de vroegste tijden tot op heden*. Schotel vervaardigde hiervoor niet alleen de 45 litho's, maar hij schreef ook de begeleidende tekst. Voor de keuze van de onderwerpen en de toelichting op de prenten, nam hij *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen* van De Jonge als basis en hij verrichtte zelf nog aanvullend onderzoek. Zijn biograaf roemt de diepgravende studie, die tot vroeger tijden terugging dan J.C. de Jonge, en de uiterst nauwkeurige weergave van de historische details van de schepen, tuigage en de manoeuvres in de zeegevechten. Naar zijn mening bewees Schotel hiermee dat hij een grondige kennis bezat van de zeevaartkunde en dat hij bovendien een ware "geschiedvorscher" was, anders zou had hij dit werk niet tot stand hebben kunnen brengen.[282]

In tegenstelling tot de verschillende edities van De Jonges *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*, die slechts spaarzaam werden voorzien van afbeeldingen van voornamelijk portretten en zeekaarten, behoorde Schotels *Heldendaden der Nederlanders ter zee* tot de eerste, volledig geïllustreerde geschiedkundige publicaties die in de loop van de 19de eeuw verschenen.[283] In het voorwoord, dat is gericht aan koning Willem III, benadrukte hij de band van het vorstenhuis met

---

[281] KB, brief van E.C.A. Schönstedt aan de Commissie voor de tentoonstelling van schilderijen te Den Haag, 23-4-1849, inventarisnummer 133 C 13.
Lijst der schilder- en kunstwerken…, Den Haag 1849. Catalogusnummer 517.
Een ander voorbeeld is: *Tentoonstelling van schilder- en andere werken…,* Amsterdam 1868. Catalogusnummer 201, W. Gruyter jr., *Het schip de Zeven Provinciën, gevoerd door den vice-admiraal Van Nes, voegt zich op den 11den October 1665 met het jacht van P. Wijnbergen en drie buiskonvooijers onder de kapiteins J.A. Loffer, A.L. Poort en P.J. Klein, bij den luitenant-admiraal De Ruyter*.
[282] Schotel 1866, p. 17-20, 36.
Schotel 1849-1855.
[283] Schimmelpenninck van der Oije 2003, p. 505-506. *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*, edities 1833-1848, 1858-1862, 1868.

de historische zeevaart en benoemde hij zijn doelstelling om met dit werk "Neêrlands Oorlogs- en Kunstroem" op een waardige manier uit te dragen. Evenals Vettewinkel, Schönstedt, Gruyter jr. en Van Heemskerck van Beest, zag Petrus Schotel de visuele maritiem-historische documentatie als een belangrijk onderdeel van het specialisme van de zeeschilder. Achter zijn naam op het titelblad vermeldde hij dan ook als eerste dat hij zeeschilder was, en dus ter zake kundig kon worden geacht, pas daarna gevolgd door zijn overige maatschappelijke functies en verworvenheden: "Zeeschilder, Leeraar der Eerste Klasse bij het Koninklijk Instituut voor de Marine, Ridder in de Orde der Eikenkroon, Lid van de Koninklijke Akademie van Beeldende Kunsten te Amsterdam en van andere Genootschappen".[284]

De onderwerpkeuze en opvatting van hun vak als maritieme documentalisten was bij een aantal zeeschilders duidelijk nationalistisch gemotiveerd. Dit blijkt uit het gegeven dat zij niet alleen historische heldendaden schilderden, maar dat ook de verrichtingen werden vastgelegd van de eigentijdse Nederlandse marine in de Indische Archipel, ook wel aangeduid als de Oost.[285] Terwijl in Europa alleen bij de beschieting van Algiers (1816) en de Belgische Opstand (1830-1831) de inzet van oorlogsschepen nodig was geweest en er daarna alleen nog maar werd geoefend, was de marine in de 19de eeuw in de Oost bijna jaarlijks bij een militaire operatie betrokken. Na de overdracht door Engeland aan Nederland in 1816 van de voormalige VOC-kolonies in deze regio, lag voor de marine ver van huis in een enorm uitgestrekt gebied een taak te wachten, waarmee een groot economisch belang gemoeid was. De hiervoor opgerichte Koloniale Marine, na 1861 Gouvernements Marine genaamd, verleende allerlei diensten op het gebied van communicatie, transporten van personen, goederen en geld en de kustbeveiliging vanaf de zee bij landingen van troepen. Onderweg tussen de eilanden had men de handen vol aan de strijd met inheemse zeerovers, die met hun kleine prauwen de grote logge zeilschepen vaak te snel af waren en met hun buit konden ontkomen. Rond 1850 werd de vloot versterkt en gemoderniseerd met stoomschepen, die beter dan de zeilschepen functioneerden in de strijd tegen de zeerovers en bij het vervoer van de infanterie.[286]

Pas nadat de vloot aan daadkracht had gewonnen door de uitbreiding met stoomschepen werden de schilderijen van de acties van de marine door enkele zeeschilders, de meesten (voormalige) marineofficieren, ingezonden naar de *Tentoonstelling van Levende Meesters*.[287] Het

---

[284] Schotel 1849-1855, titelblad.
[285] Zie: Bijlage 4. *De onderwerpen van de zeeschilders.* Dit type schilderijen valt onder de categorie reportagestukken, die 1,5 % uitmaakte van de totale inzendingen door zeeschilders naar de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in de periode 1808-1900.
[286] Bruijn 2003, p. 245-263.
[287] Deze bewering is gebaseerd op de vermelding van de geografische en topografische aanduidingen en de scheepsnamen van de vloot van de Koloniale Marine en de Gouvernements Marine, in de titels van de door de zeeschilders ingezonden werken naar de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag tussen 1816-1900.

vroegste voorbeeld is namelijk een werk op de tentoonstelling in Rotterdam in 1858 van Christiaan Kannemans, die een reddingsoperatie schilderde naar een tekening van Louis Merckes de Stuers, een zeeschilder en tevens marineofficier die ter plekke aanwezig was geweest. In de catalogus wordt de samenwerking vermeld, na de voor een historiestuk passend gedetailleerde titel: *Het redden van 62 Alfoersche strijders door Z.M. Stoomschip Celebes, Kommandant J.E. de Man, in de Moluksche wateren, op den 30 April 1856 (op den plaats geschetst door den Luitenant ter Zee L. de Stuers)*.[288] Eduard van Heemskerck van Beest, die ook zeehistoriestukken vervaardigde van de 17de-eeuwse zeeslagen , exposeerde in 1865 *Zeeroovers in de Indische zee door een Nederlandsch oorlogsschip vervolgd wordende,* op de Amsterdamse tentoonstelling.[289] De motivatie voor het vervaardigen van dit type schilderijen, was bij deze zeeschilders klaarblijkelijk nauwer verbonden met de heldhaftigheid en successen van de bemanning op de schepen die streden voor het vaderland, dan met de periode waarin dit zich afspeelde, hetgeen hun taakopvatting als historieschilders benadrukt.

Stoomschepen

Tot ruim na het midden van de 19de eeuw is de oriëntatie op de 17de-eeuwse zeeschilderkunst een rode draad in het perspectief van de zeeschilder op zijn specialisme. Met dit gezichtspunt is het niet verwonderlijk dat het hen moeite moet hebben gekost, om de nieuwe en moderne ontwikkeling van de stoomvaart in hun schilderijen in te passen. Slechts circa 1 % van de inzendingen door zeeschilders voor de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in de periode 1808-1900, kan worden ondergebracht in de categorie van schilderijen met stoomschepen. Dit is een aantal van circa vijftien schilderijen.[290]

Al vroeg in de 19de eeuw waren op de Nederlandse wateren raderstoomschepen te zien. In veel steden door het hele land werden commerciële stoombootondernemingen opgericht voor het binnenlandse vervoer van personen en goederen. De toepassing van de stoomtechniek, die was ontwikkeld in Engeland, betekende een revolutionaire stap in de voorstuwing van vaartuigen. Rond het midden van de eeuw was een goed functionerend netwerk van stoomveerdiensten ontstaan, dat personen- en stukgoederenvervoer door het hele land en in de kustwateren verzorgde. De verbindingen met andere landen over zee beperkten zich nog tot Engeland, Frankrijk en Noord-Duitsland. Voor militaire doeleinden werden stoomschepen ingezet omdat ze betrouwbaar en snel

[288] *Catalogus der schilder- en kunstwerken*…, Rotterdam 1858. Catalogusnummer 171.
[289] *Tentoonstelling van schilder- en andere werken*…, Amsterdam 1865. Catalogusnummer 199. In de catalogus staat de naam C. van Heemskerck, maar gezien de titel van het schilderij en de woonplaats Utrecht, is de zeeschilder hoogstwaarschijnlijk Jacob Eduard van Heemskerck van Beest.
Dit schilderij is onder een andere titel bekend: HSM, *Tabelloresche roversprauwen vluchtend voor een naderend Nederlands oorlogsschip*, 1864, olieverf op doek, 67 x 107 cm., inventarisnummer A.4902(01).
[290] Zie: Bijlage 4. *De onderwerpen van de zeeschilders.*

waren, voornamelijk voor activiteiten langs de kust van Nederland en in de koloniale gebieden in Indonesië. [291] Na de verbetering van het vermogen van de stoommachines, de vervanging van de raderen voor de schroef en de opening van het Suezkanaal in 1869, gingen meer stoomschepen de zeeën op en namen zij geleidelijk de taak van zeilschepen over.[292]

In de jaren 20 en 30 werden door zeeschilders slechts drie schilderijen ingezonden waarop een stoomschip voorkomt.[293] De stoomschepen werden niet alleen veel minder vaak geschilderd dan de traditionele zeilvaart, ook werden ze bij voorkeur afgebeeld in een compositie en stijl die nauw aansluit bij de 17de-eeuwse schilderkunst. Een voorbeeld daarvan is het schilderij *De eerste stoomboot op het IJ*, door Nicolaas Baur, dat waarschijnlijk het vroegste schilderij is van een Nederlandse zeeschilder met de afbeelding van een stoomschip (AFB. 23).[294] In de compositie van Baur staat niet het raderstoomschip 'Defiance' centraal, het eerste stoomschip dat in Nederland te zien was (1816), maar het jacht waarop de koninklijke familie zich bevond. Koning Willem I was samen met zijn familie uit Den Haag overgekomen om de maritieme innovatie hoogstpersoonlijk in ogenschouw te nemen.

[291] Boot 1990, p. 5-7, 62, 97-98.
[292] Beylen 1971, p. 260.
[293] Telling op basis van mijn verdeling in onderwerpen van de inzendingen voor de *Tentoonstelling van Levende Meesters* door de zeeschilders, zie: Bijlage 4, *De onderwerpen van de zeeschilders*.
De drie inzendingen van schilderijen met stoomschepen door zeeschilders tot 1840 zijn: Amsterdam 1826 – Sipkes, Rotterdam 1836 – Sipkes, Den Haag 1837- Dyxhoorn.
[294] AM, Nicolaas Baur, *De eerste stoomboot op het IJ*, ongedateerd, olieverf op paneel, 53,5 x 74 cm., inventarisnummer SA 26004. Vanwege het sterfjaar 1820 van Baur moet het schilderij tussen 1816-1820 zijn gemaakt.

23. Nicolaas Baur, *De eerste stoomboot op het IJ*, voor 1820, olieverf op paneel, 53,5 x 74 cm.
Collectie Amsterdam Museum, inventarisnummer SA 26004.

De 'Defiance' ligt aan de linkerkant bij de rand van het schilderij. Het stoomschip is ondanks de hoge schoorsteen met een lange zwarte rookpluim, ternauwernood te onderscheiden tegen de achtergrond van zeilschepen. Niet het stoomschip, maar de aanwezigheid van de koning was voor Baur de reden om de gebeurtenis vast te leggen. Het schilderij is uitgevoerd in de stijl van Willem van de Velde (II), zoals te zien aan de behandeling van het licht op de zeilen, het kleurgebruik en de compositie van het koninklijk jacht op de centrale positie met eromheen de geroeide boten. Baur toonde met dit werk dat hij meer waarde hechtte aan de navolging van deze 17de-eeuwse zeeschilder, dan aan de registratie van de nieuwe ontwikkelingen in de scheepvaart.

De zeeschilders waren in de eerste decennia van de stoomvaart dus niet erg geïnteresseerd in het onderwerp. Er werd vrijwel alleen een stoomschip geschilderd als men een opdracht niet kon of wilde weigeren. Een aantal van dergelijke schilderijen werd gemaakt voor de eigenaren van stoomschepen die een scheepsportret wensten. Een voorbeeld daarvan is het paneel van Johannes Schotel, dat hij vervaardigde naar aanleiding van de opening van de allereerste Nederlandse

stoomveerdienst over het Hollands Diep in 1823. Het raderstoomschip 'Wilhelmina' heeft hij binnenvarend bij de Moerdijk in 1823 geportretteerd (AFB. 24).[295]

24. Johannes Christiaan Schotel, *De veerstoomboot bij de Moerdijk,* 1823, olieverf op paneel, 40 x 54,5 cm.

Collectie Boymans Van Beuningen, inventarisnummer 1793(OK).

Van Schotel is bekend, volgens zijn zoon en biograaf Gilles Schotel, dat hij ronduit geen belangstelling had voor stoomschepen. Hij had bij wijze van uitzondering, en met tegenzin, de opdracht aangenomen van Frans Jacob Otto Boymans (1774-1847), een verzamelaar die een uitgebreide collectie bezat van onder meer oude en moderne Nederlandse schilderkunst.[296] Schotel wilde een

[295] BvB, Johannes Christiaan Schotel, *De veerstoomboot bij de Moerdijk,* 1823, olieverf op paneel, 40 x 54,5 cm., inventarisnummer 1793(OK).
Een ander voorbeeld van een scheepsportret van een stoomschip is: MMR, Jan van Ouwerkerk, *Het raderstoomschip 'Prinses Marianne' (I)*, 1825, olieverf op doek, 39,5 x 52,7 cm., inventarisnummer P1136. Dit stoomschip voer voor de *Commissie der Negotiatie van het Beurtveer tusschen Middelburg en Rotterdam*, één van de eerste particuliere stoomveermaatschappijen die een binnenlandse veerdienst onderhield. Vermoedelijk gaf de stoomveermaatschappij de opdracht voor dit scheepsportret.

[296] Groot 1989, p. 89-118, nummer 47 in *Aanteekeningen betreffende de schilderijen door den heer J.C. Schotel, geschilderd van den jare 1817 tot 1838*, transcriptie door J. Erkelens, p. 97-98 (het originele manuscript is in:

dergelijke klant waarschijnlijk niet teleurstellen, maar hij heeft inderdaad daarna nooit meer stoomschepen geschilderd. Illustratief voor de desinteresse van Schotel in de moderne stoomvaart, is wellicht ook de manier waarop hij in de administratie van zijn schilderijen de 'Wilhelmina' karakteriseerde met de algemene aanduiding stoomboot, en niet het specifieke scheepstype raderstoomschip benoemde. Hoewel de 'Wilhelmina', in tegenstelling tot Baurs 'Defiance', centraal staat in de afbeelding en het stoomschip een min of meer actieve rol heeft, is ook dit tafereel in compositie, stijl en sfeer vergelijkbaar met het werk van Willem van de Velde (II) (AFB. 25).[297]

RAD, toegangsnummer 168, inventarisnummer 60). De collectie van F.J.O. Boymans vormde de basis van het Museum Boymans, dat na zijn dood werd opgericht in Rotterdam.
Schotel 1840, p. 37, 94.
De voorstudie van dit schilderij is in: TM, J.C. Schotel, *De veerstoomboot bij de Moerdijk,* 1823, pen, penseel in grijs en bruin, 38,6 x 48,8 cm., inventarisnummer Z 52.

[297] Een later voorbeeld is een schilderij van Hendrik Vettewinkel, *Het koopvaardijschip 'Flevo'*, 1837, olieverf op doek, 65,5 x 94,5 cm., collectie AM, inventarisnummer SA 8340. Vettewinkel schilderde de thuiskomst van het koopvaardijschip het fregat 'Flevo' in het Nieuwe Diep tussen Den Helder en Texel, na een reis naar de Indonesische Archipel. Het zeilschip is omringd door roeiboten, kleine zeilschepen, waaronder de loodsboot van Texel, en een stoomschip. Op de voorgrond is een stukje strand waarop allerlei volk te zien is, dat wuivend naar de bemanning op de 'Flevo' uitkijkt. De behouden terugkomst van de 'Flevo' na deze eerste verre reis, is door Vettewinkel waarschijnlijk in opdracht geschilderd van de reder of de kapitein. Het is een scheepsportret, met de goed leesbare naam van het schip op de rederijwimpel en het duidelijke nummer op de rode kapiteinsvlag, in een compositie die verwantschap vertoont met het werk van Adam Willaerts. Nederlandsche Staatscourant, 17-11-1837. HSM, *Nederlandse koopvaardijschepen 1800-1860*. Gebonden fotokopie van het handgeschreven kaartsysteem van J. van Sluijs, 1935-1955, inventarisnummer Hs-2175 (I-III).

25. Willem van de Velde (II), *Schepen voor de kust*, na 1670, olieverf op paneel, 42 x 46 cm.
Collectie Rijksmuseum, inventarisnummer SK-A-440.

De sterke oriëntatie op de 17de-eeuwse schilderstijl en de afzijdige houding van Baur en Schotel ten aanzien van nieuwe ontwikkelingen in de scheepvaart, worden benadrukt doordat zij de moderne en de traditionele schepen in de compositie niet met elkaar in een verband plaatsten. In dezelfde periode werd door een generatiegenoot van deze zeeschilders, de combinatie van zeil- en stoomvaart daarentegen ook op een heel andere manier in beeld gebracht. Johannes Boshamer portretteerde, waarschijnlijk in opdracht van de stoomveermaatschappij, rond 1825 het raderstoomschip 'Prins Frederik', dat in veerdienst tussen Rotterdam en Dordrecht voer (AFB. 26).[298] De 'Prins Frederik' is in volle lengte afgebeeld, zoals passend voor een scheepsportret. Voor en achter de schoorsteen is het dek gevuld met passagiers. Op het water zijn links en achter het stoomschip, een tjalk die overstag gaat en een schuin hangende poon te zien, schepen die in de traditionele beurtvaart voor passagiersvervoer werden gebruikt. De 'Prins Frederik' stoomt in een stabiele gang, rechtop en onverstoorbaar voor de zeilschepen langs.

[298] MMR, Johan Hendrik Boshamer, *Het raderstoomschip 'Prins Frederik'*, circa 1825, olieverf op doek, 46,5 x 39,5 cm., inventarisnummer P2520.

26. Johan Hendrik Boshamer, *Het raderstoomschip 'Prins Frederik'*, circa 1825, olieverf op doek, 46,5 x 39,5 cm.

Collectie Maritiem Museum Rotterdam, inventarisnummer P2520.

Boshamer geeft in zijn schilderij de voordelen van de stoomvaart weer, wat overigens door zijn opdrachtgever uitdrukkelijk gewenst zal zijn. Zoals te zien is aan de bolling van de zeilen van de poon, vaart het stoomschip bijvoorbeeld recht tegen de wind in: het moderne schip was niet langer afhankelijk van windrichting en stroming. Boshamer plaatste in zijn compositie de beide scheepstypen in een gelijkwaardige en dynamische wisselwerking. Bij mijn weten was hij de eerste zeeschilder die de combinatie van zeil- en stoomvaart op deze wijze als een hoofdthema heeft uitgewerkt.[299] Hij maakte de onmiskenbaar veranderende scheepvaart in een passende compositie en in een contemporaine, meer lineaire stijl zeer aanschouwelijk. Hij stond daarmee in tegenstelling tot Baur en Schotel, midden in zijn tijd.

De weerstand bij de meeste zeeschilders in de eerste decennia van de 19de eeuw tegen het schilderen van stoomschepen, komt voort uit de brede navolging van de 17de-eeuwse schilderkunst. In de zeeschilderkunst werd daardoor het beeld bepaald door traditionele zeilschepen. In de

[299] Een voorbeeld van navolging is het schilderij van Willem Gruyter jr., *Het raderstoomschip 'Arti et Amicitiae' in de wending*, circa 1850, olieverf op doek, 90,5 x 129 cm., HSM, inventarisnummer A.0017.

kunstkritiek is de afwijzende houding nog sterker en tot het midden van de eeuw aanwezig. Vanaf circa 1850 laten zeeschilders het stoomschip echter ook verschijnen in de hoofdrol bij een schipbreuk of stranding, evenals in de overige thema's van de zeeschilderkunst.[300]

Naarmate de stoomvaart een belangrijker deel ging uitmaken van het dagelijkse leven van de bevolking en van de militaire vloot, stuurden meer zeeschilders schilderijen met stoomschepen naar de *Tentoonstelling van Levende Meesters*. In vergelijking met de periode 1808-1839, waarin dergelijke werken op één hand waren te tellen, is een toename duidelijk waarneembaar. Tussen 1840 en 1900 werden door de zeeschilders minimaal twintig schilderijen met stoomschepen ingezonden, met een zwaartepunt van veertien inzendingen in de jaren 1858-1870. Hierbij moet worden opgemerkt dat het stoomschip in de vorm van een motief of een detail op de achtergrond, hoogstwaarschijnlijk veel vaker op de schilderijen voorkwam dan uit de titels kan worden opgemaakt.[301] Het nieuwe scheepstype werd in de loop van de tijd in ieder geval door een deel van de zeeschilders geaccepteerd, wat erop wijst dat na het midden van de 19de eeuw de invloed van de 17de-eeuwse zeeschilderkunst afnam en een aantal zeeschilders probeerde mee te bewegen met de moderne tijd. De toename van de werken met stoomschepen toont daarnaast aan dat er een publieke belangstelling bestond voor dergelijke schilderijen.

Samenvattend kan worden gesteld dat de gemiddelde zeeschilder zijn genre op een zelfbewuste manier benaderde als een nautisch specialisme en dat hij was gericht op de navolging van de 17de-eeuwse Hollandse schilderkunst, zowel in onderwerpkeuze, compositie als in stijl. Daarnaast eigende een deel van de zeeschilders zich de hoge status toe van de historieschilder, door de feitelijke weergave van historische en eigentijdse waargebeurde scheepsrampen en acties van de marine. Bij de vervaardiging van de schilderijen met een maritiem-documentair karakter, speelden nationalistische drijfveren onmiskenbaar een rol.

Na de invalshoek van de zeeschilder zelf, zal om het perspectief op de 19de-eeuwse zeeschilderkunst te verbreden, in de komende twee hoofdstukken worden besproken hoe het genre

---

[300] Voorbeelden van schipbreuken en strandingen van stoomschepen:
Lijst der schilder- en kunstwerken…, Den Haag 1849. Catalogusnummer 151, Govert van Emmerik, *Eene woelende zee, met eene stoomboot, welke na verschillende averijen onder de Kreek vastraakt*.
Tentoonstelling van kunstwerken…, Den Haag 1866. Catalogusnummer 234, Hermanus Koekkoek (I) of (II), *Het vergaan eener stoomboot, waarvan de schipbreukelingen zich op eene rots bevinden en elkaâr verplegen*.
Tentoonstelling van kunstwerken…, Den Haag 1890. Catalogusnummer 438, Hendrik Veder, *Eene stoomboot, nabij de Hollandsche kust gestrand*.

[301] Inzendingen van schilderijen met stoomschepen door zeeschilders tussen 1840-1900:
Den Haag: 1847 - De Vries, 1849 – Emmerik en Meijer, 1859 - Gruyter jr. en Van Heemskerck van Beest, 1861 - Dreibholtz en Schiedges, 1866 – Hermanus Koekkoek.
Amsterdam: 1848 – Meijer, 1856 – De Haas, 1860 – Schiedges, 1862 – Schiedges (2x), 1865 – Schiedges, 1868 – Nachenius en Voorduin, 1890 – Veder.
Rotterdam: 1858 – Kannemans, 1860 – Gruyter jr., 1867 – Van Heemskerck van Beest.

werd gezien door andere partijen in de kunstwereld: zijn vakgenoten op de kunstenaarsvereniging (hoofdstuk 5) en de kunstrecensenten die verslag deden van de *Tentoonstelling van Levende Meesters* (hoofdstuk 6).

Hoofdstuk 5.
Onder kunstbroeders

Inleiding

Zoals in de vorige twee hoofdstukken is gebleken, laat de opvatting van de zeeschilder van de zeeschilderkunst zich in grote lijnen samenvatten als dat van een nautisch specialisme, gericht op de navolging van de 17de-eeuwse Hollandse schilderkunst, zowel in onderwerpkeuze, compositie als in stijl. In dit hoofdstuk wordt uiteengezet in hoeverre deze benadering aansluit bij hoe andere schilders tegen het genre aankeken. Door middel van een aantal aspecten van de kunstenaarsvereniging, waar de hoogste concentratie van collega-schilders gevonden kon worden, zijn de positie van zeeschilders en de opvattingen over de zeeschilderkunst onder vakgenoten nader bestudeerd.

Als eerste aspect is de vertegenwoordiging onderzocht van de zeeschilders en de zeeschilderkunst binnen de doelstelling, de organisatiestructuur en de gebeurtenissen in het verenigingsleven waarbij een schilder of een specialisme bijzondere aandacht konden krijgen. Tijdens de ere-maaltijden, de feesten en de begrafenissen kwamen de leden bij elkaar en bij dergelijke gelegenheden werden over een schilder persoonlijk en ten overstaan van alle aanwezigen, in de vorm van lofdichten, graf- en feestredes uitspraken gedaan over de aard en de kwaliteit van zijn werk. Het gaat hierbij niet zozeer om de waardering voor de schilderijen, maar om de interesse in de zeeschilder ten opzichte van de andere kunstenaars.

Het tweede aspect wordt gevormd door het ledenbestand van de verenigingen en het aandeel van zeeschilders daarin. De gegevens uit dit onderzoek zijn in een verband geplaatst met het derde aspect: de verkooptentoonstellingen die uitsluitend uit het werk van leden waren samengesteld. Mede aan de hand van de ontwikkelingen binnen de verkooptentoonstellingen, wordt de positie van de zeeschilders op de kunstmarkt in de tweede helft van de 19de eeuw inzichtelijk gemaakt.[302]

De kunstenaarsvereniging

Voor de professionele kunstenaar waren de kunstenaarsverenigingen van groot belang, omdat hier toegang kon worden verkregen tot een netwerk van zakelijke, artistieke en sociale contacten. De vereniging zorgde, zoals de gilden dat tot 1798 hadden gedaan, soms zelfs voor financiële steun bij arbeidsongeschiktheid of er werd geld uitgekeerd aan de weduwe en wezen bij het overlijden van

[302] De kunstbeschouwingen die op de kunstenaarsverenigingen werden georganiseerd, vallen buiten het bestek van dit onderzoek omdat daar voornamelijk tekeningen en grafiek werd getoond en geen schilderkunst.

een lid. De meeste kunstschilders waren dan ook gebrand op het lidmaatschap van een of meerdere verenigingen. Het betekende voor een schilder niet alleen een aantoonbare bevestiging van zijn kunstenaarschap en het verleende hem daardoor een zekere status, maar het bood vooral de gelegenheid om werk te exposeren en te verkopen. De ledententoonstellingen waren in de tweede helft van de 19de eeuw het belangrijkste podium waarop de voorkeur voor bepaalde kunstenaars en kunstvormen door de verenigingen werd gedemonstreerd.[303]

Tot het einde van de 18de eeuw was een kunstenaar die zelfstandig een bedrijf voerde, verplicht om lid te worden van het Sint Lucasgilde, de broederschap van schilders en de beoefenaars van aan de schilderkunst verwante ambachten. Behalve dat het gilde toezag op de kwaliteit van de opleiding van aankomende schilders, beschermde het de productie van plaatselijke meesters tegen concurrentie van buiten de stad en werd de verkoop van werk gefaciliteerd. In Amsterdam, bijvoorbeeld, hadden de gilden voor de leden vanaf de tweede helft van de 17de eeuw kunstkamers ingericht, waar contact kon worden gelegd met potentiële kopers. Een deel van de inkomsten, uit onder andere de lidmaatschapsgelden, werd gebruikt voor de ondersteuning van armlastige leden en de nabestaanden bij overlijden. Met de opheffing van de gilden in 1798 verdween ook deze sociale voorziening.[304] Naast de gilden ontstonden in de 18de eeuw kunstgenootschappen, maar deze speelden als vertegenwoordigers van een beroepsgroep geen rol van betekenis. Bij deze genootschappen kwamen kunstenaars, amateurs en kunstliefhebbers bij elkaar voor kunstzinnige studie en ontspanning. Er werd gezamenlijk getekend naar model en men organiseerde bijeenkomsten voor de beschouwing van kunstwerken. De oudste Nederlandse kunstenaarsvereniging voor zowel amateurs als beroepskunstenaars, is voortgekomen uit zo'n kunstgenootschap, namelijk Teekengenootschap Pictura (Pictura) in Dordrecht, opgericht in 1774.[305]

In de loop van de jaren 30 van de 19de eeuw kreeg men in kunstenaarskringen behoefte aan onderlinge organisatie en aan meer materiële ondersteuning. De slechte economische situatie in het land baarde menige kunstenaar zorgen. Het aantal kunstaankopen door overheid en particulieren was gedaald en de prijzen voor kunst waren laag, terwijl het aanbod groot was. In 1839 nam in Amsterdam een groep kunstenaars het initiatief voor de oprichting van Arti et Amicitiae (Arti), de eerste vereniging voor uitsluitend professionele beeldende kunstenaars van Nederland. In Den Haag

---

[303] Stolwijk 1998, p. 97-106, 184.
[304] Hoogewerff 1947, p. 213-224.
Heij 1989, p. 17.
Hoogenboom 1993, p. 15.
Volgens Hoogewerff bleef in bijvoorbeeld Amsterdam bij wijze van uitzondering nog een armenfonds van het Sint Lucasgilde tot in de 20ste eeuw bestaan. Zie: Hoogewerff 1947, p. 220.
[305] Hoogenboom 1993, p. 14.

werd vervolgens in 1847 Pulchri Studio (Pulchri) opgericht, een vereniging die eveneens bedoeld was voor professioneel werkzame kunstenaars.[306]

Voor dit onderzoek zijn deze kunstenaarsverenigingen van belang omdat Amsterdam en Den Haag in de 19de eeuw de belangrijkste kunstcentra waren. Bij Arti waren van 1840 tot circa 1870 alle toonaangevende kunstenaars binnen de Nederlandse kunstwereld aangesloten.[307] Vanaf 1870 nam Pulchri door de ontwikkeling van de Haagse School in artistiek opzicht en ook in omvang, de leiding over van Arti.[308] Pictura was een kleine kunstenaarsvereniging, maar die is interessant omdat Dordrecht de woonplaats was van Johannes Schotel en zijn leerlingen en de regio eromheen van oudsher sterk verbonden was met de scheepvaart.[309]

Bij de drie onderzochte verenigingen was namens het bestuur op papier elke kunstenaar welkom, ongeacht het specialisme of de beoefende kunstvorm. In de formulering van de doelstelling en de reglementen werd hierin voor het lidmaatschap door geen van hen onderscheid gemaakt. Dit zou ook niet stroken met de beoogde bevordering en bloei van de beeldende kunst. Om de subjectieve voordracht van potentiële leden, de beoordeling en de voorkeuren in goede banen te leiden, waren strikte ballotageprocedures opgesteld. Het belangrijkste criterium om lid te kunnen worden was de kwaliteit van het werk. Of die van een voldoende niveau was, werd beoordeeld door kunstenaars die al lid waren. Dit wijst erop dat de kunstenaars onderling bekend waren met het werk van hun collega's en daar een mening over hadden. Uit de instemming met de toelating als lid en de benoeming tot voorzitter, blijkt dat zeeschilders door hun kunstbroeders werden erkend en gerespecteerd als kunstenaars.[310]

Uiteraard vinden we in de ledenbestanden bekende namen als Schotel, Meijer en Mesdag, maar het gaat bijvoorbeeld ook om George Kiers, Willem Dreibholtz en Frans Breuhaus de Groot, zeeschilders die kwalitatief goed werk leverden maar die niet in de huidige kunsthistorische

---

[306] Heij 1989, p. 12-17.
[307] Ibidem, p. 17, 25.
[308] Ibidem, p. 28-29.
[309] Vanwege de verbinding met de scheepvaart kwam ook het Rotterdamse Tekengenootschap Hierdoor tot Hooger(1773-1851) in aanmerking voor dit onderzoek, evenals de tijdelijke afsplitsing Schilderkunstig Genootschap Arti Sacrum (1831-1837). Door het bombardement op Rotterdam in 1940, is van geen van beide verenigingen archiefmateriaal bewaard gebleven, op twee kasboeken na (lopend van 1781-1834), zie: Giersbergen 2012, p. 13, 33-34. Daarom zijn de Rotterdamse kunstenaarsverenigingen niet opgenomen in het onderzoek.
[310] Dit respect van vakgenoten blijkt bijvoorbeeld ook uit de toelating van zeeschilders als lid van de Koninklijke Academie van Beeldende Kunsten In Amsterdam, zie: SAA, toegangsnummer 681, inventarisnummer 77, *Naamlijst der leden van de Koninklijke Akademie van Beeldende Kunsten te Amsterdam. Sedert hare oprichting in 1820*, Amsterdam 1865. Vanaf de oprichting tot 1865 waren achttien zeeschilders lid van deze culturele en artistieke elite, te weten: Johannes Schotel, Martinus Schouman en Gerrit van der Pals (1822), Johannes Hermanus Koekkoek en Johannes Mock (1828), Petrus Schotel en Christiaan Dreibholtz (1833), Anthonie Waldorp en Hendrik Elzer (1836), Charles de Florimont (1837), Hendrik van den Helm (1839), Hermanus Koekkoek (I) (1840), Abraham Hulk (I) (1844), Willem Gruyter jr. (1845), Frans Breuhaus de Groot (1847), Everhardus Koster en Willem van Deventer (1852), Hermanus Koekkoek (II) (1864).

literatuur voorkomen. Gedurende de gehele 19de eeuw was een aantal zeeschilders aangesloten bij een kunstenaarsvereniging, in enkele gevallen bij meerdere tegelijkertijd, en zij exposeerden ook op de verkooptentoonstellingen van de leden. Per onderzocht aspect zullen de drie kunstenaarsverenigingen hierna in chronologische volgorde van het jaar van ontstaan worden behandeld, achtereenvolgens: Pictura, Arti, Pulchri.

Doelstelling, organisatie en verenigingsleven

Pictura werd, geheel volgens de classicistische traditie, opgericht met het doel om drie keer in de week gezamenlijk te tekenen naar model of gipsbeeld en regelmatig kunstbeschouwingen te houden.[311] In verenigingsverband werden wedstrijden georganiseerd, waarbij de deelnemers de opdracht kregen te tekenen naar levend gekleed model , gipsbeelden van de menselijke figuur en "het Capiteel van een Ionische Colom op tweederlij wijze verdeeld".[312] De keuze voor deze onderwerpen in de tekenwedstrijden bleef de hele 19de eeuw onveranderd. Hoewel bijvoorbeeld genre en landschap veel beoefende genres waren in Dordrecht, werden er voor de verschillende specialismen van de leden geen afzonderlijke wedstrijden gehouden. Ook in de ledenregistratie ontbreekt de specialisatie van de kunstenaars. Op de lijst die in 1874 bij het honderdjarig bestaan was opgesteld, werd de kolom *Bijzonderheden* gebruikt voor het vermelden van niet meer dan de geboortedatum van de leden.[313] De aanzienlijke functie van voorzitter van de vereniging werd lange tijd bekleed door zeeschilders: Martinus Schouman (van 1800 tot 1815), Johannes Schotel (van 1831 tot 1837) en Frans van den Blijk (van 1837 tot 1851).[314] Het toont aan dat deze zeeschilders als vooraanstaande leden van de kunstenaarsgemeenschap werden gezien.

Dat het werk van bepaalde zeeschilders ondanks de neutrale houding met betrekking tot de specialisatie, toch bijzonder opviel op de vereniging, blijkt uit de reacties die verschenen naar aanleiding van een tentoonstelling, die in 1819 in Dordrecht op initiatief van Pictura werd georganiseerd. Op deze expositie, die uitsluitend toegankelijk was voor geboren Dordtenaren, was

---

[311] RAD, toegangsnummer 206, inventarisnummer 257, Smits van Nieuwerkerk, J.A., *Beschrijving van den nieuwen eere- of prijspenning van het teekengenootschap 'Pictura' te Dordrecht, met eene korte beschrijving van de geschiedenis van dat genootschap*, Dordrecht 1864, p. 4-5.

[312] RAD, toegangsnummer 206, inventarisnummer 254, Stukken met betrekking tot het prijstekenen bij Pictura 1801-1901, Reglementen van 1803, 1804, 1838, 1863, 1880, 1895.

[313] RAD, toegangsnummer 206, inventarisnummer 241, *Naamlijst der Werkende leden van het Teekengenootschap Pictura te Dordrecht opgerigt in den jare 1774*, periode 1774-1872.
RAD, toegangsnummer 206, inventarisnummer 552, Smits van Nieuwerkerk, J.A., *De Dordrechtsche schilderschool, bevattende levensberichten der Hollandsche en Vlaamsche Kunstschilders, Beeldhouwers, Graveurs, Bouwmeesters, enz. in Dordrecht geboren of gewoond hebbende van den vroegsten tijd tot op 1 October 1874*, Dordrecht 1874 (proefexemplaar), p. 52-67, periode 1774-1874.
RAD, toegangsnummer 206, inventarisnummer 242, Pictura ledenadministratie per jaar, periode 1884-1901. Genomen steekjaren: 1884-1885, 1889-1890, 1895, 1900.

[314] RAD, toegangsnummer 206, Inleiding van de Inventaris.

het werk te zien van de drie zeeschilders die op dat moment lid waren: Johannes Boshamer, Johannes Schotel en Martinus Schouman. De laatste twee hadden hun gezamenlijke schilderij ingezonden van het bombardement van Algiers (AFB. 27).[315] Aan dit schilderij werd in de lofdichten en huldebetuigingen, gecomponeerd door stadsgenoten, speciale aandacht besteed. Een zekere A. Vogel wijdde aan *De attaque op Algiers* zelfs een apart couplet: "Dus zacht gestemd, maar diep verwonderd, Vertoont ons 't zelfde oogenblik, Hoe Hollandsch krijgstuig brult en dondert, Den Algerijnen tot een schrik!"[316]

27. Johannes Schotel en Martinus Schouman, *Het bombardement van Algiers, 27 augustus 1816,* 1818, olieverf op doek, 107,5 x 163 cm.

Collectie Het Scheepvaartmuseum, inventarisnummer S.2016(01).

[315] *Lijst der kunstwerken*…, Dordrecht 1819. Catalogusnummer 72, J.C. Schotel en M. Schouman, *De attaque op Algiers, door de gecombineerde Engelsche en Hollandsche Eskaders, in den jare 1816.* Dit schilderij bevindt zich in: HSM, inventarisnummer S.2016(01).
De drie zeeschilders zonden gezamenlijk twintig schilderijen in. Ter vergelijking van de verhouding tussen het aantal beoefenaren van de verschillende specialismen met hun ingezonden werken: in de categorie landschap zonden vijftien schilders 38 werken in. De overige circa 80 werken die op de tentoonstelling te zien waren, vallen grotendeels in de categorie genre. Telling op basis van de titels in *Lijst der kunstwerken*…, Dordrecht 1819.

[316] RAD, toegangsnummer 206, inventarisnummer 503, Vogel, A. de, *Gedachten bij het beschouwen der schilderijen en teekeningen van nog in leven zijnde Dordrechtse meesters, gevonden op derzelver tentoonstelling binnen deze stad in den jare 1819*, Dordrecht 1819, p. 3.

Ook in een ander huldeblijk putte men zich uit in lovende bewoordingen over het aangetroffen artistieke talent. In twee coupletten besprak de auteur gedetailleerd de zeestukken.[317] In de lofdichten valt uiteraard geen kritische noot te bespeuren, maar er kan wel uit worden afgeleid welke opvatting er bestond over een zeestuk als het bombardement van Algiers. In vergelijking met de meer algemene bewoordingen waarin de overige onderwerpen worden behandeld, krijgt dit schilderij gedetailleerde extra aandacht. Het wordt beschouwd als een eigentijds historiestuk, dat een slagvaardig optreden toont van de marine tegen een vijand van het vaderland. Deze zienswijze komt overeen met hoe zeeschilders zelf dergelijke zeestukken positioneerden.

Daarnaast wordt in het dichtstuk gewezen op de schildering van de natuur. Dit thema kan als de signatuur van Pictura worden gezien, want het wordt opnieuw aangehaald in de lofredes bij een volgende feestelijke gelegenheid. Op de viering van het 50-jarig bestaan van Pictura in 1824, werden in de huldeblijken meerdere schilders eervol vermeld. Schouman en Schotel kregen hierin op persoonlijke titel een ruime plaats toebedeeld. Schoumans vakmanschap in de weergave van de zee en de lucht bij stormachtig weer werd beschreven: "Hij, die de zee daar zweept en roert; Hij, die dien

---

[317] RAD, toegangsnummer 206, inventarisnummer 503, *Hulde aan mijne kunstbeoefenende stadgenooten, bij de beschouwing hunner tentoongestelde kunstwerken te Dordrecht in den jare 1819.,* Rotterdam 1819, p. 5:
"Hier dobbert zacht op 't spieglend water
De kiel, gedwarsboomd door den vloed;
Terwijl geen ritslend zeilgeklater,
Geen stroomgeruisch zich hooren doet;
Daar slingren, half in zee bedolven,
Galjoten door de ontstoken golven,
Ten zwarten hemel opgezweept:
Men beeft – men ziet den scheepelingen
Om plank en kabel armen wringen,
En naar den afgrond voortgesleept
Hier naadren aan verheugde stranden
De ontelbre kielen, zwaar van vracht,
Uit 's aardrijks vruchtbre Morgenlanden
Door noeste koopvlijt aangebragt;
Daar vliegt het zwaard weer uit de schede,
En randt de zeevaart en den vrede
Met plunderzucht en bloeddorst aan;
't Geschut brandt los van kiel en wallen,
Maar om Barbaren, maar om Gallen
Den doodschrik diep in 't hart te slaan."
"Barbaren" is een aanduiding van de bewoners van Barbarije, van de 16de tot in de 19de eeuw de benaming van het kustgebied van Noord-Afrika (Libië, Tunesië, Algerije en Marokko). Dit gebied was berucht vanwege de vele piraten die het hadden voorzien op de koopvaarders. "Gallen" zijn de bewoners van Gallia, de Griekse naam van Frankrijk, en is dus een aanduiding van de Fransen. De auteur verwijst hiermee naar twee gezamenlijke schilderijen van J.C. Schotel en M. Schouman, zie: *Lijst der kunstwerken*…, Dordrecht 1819. Catalogusnummer 72, *De attaque op Algiers, door de gecombineerde Engelsche en Hollandsche Eskaders, in den jare 1816* (Het schilderij is nu in HSM: inventarisnummer S.2016(01).), en catalogusnummer 73, *Voorstellende het beschieten der Stad Dordrecht door de Franschen, van den Veerdam te Papendrecht, op den 24 November 1813, en wel bepaaldelijk het oogenblik van hunnen overhaasten aftogt, ten gevolge van het meer doeltreffend losbranden der Kanonneerboot, tijdens het planten van een oude vlag op den Rietdijkschen Poorts Toren* (Het schilderij is nu in: DM, olieverf op doek, 118 x 166 cm., inventarisnummer DM/975/505.).

zwarten wolkenwagen Door ’t luchtruim, voor den wind, doet jagen, En schepen slingeren doet, en neêr- en opwaarts voert”.[318] Aan Schoumans capaciteiten in de uitdrukking van de natuur, zee en wolken, worden meer dichtregels gewijd dan aan de landschapschilders. De schepen op zijn schilderijen komen er in het gedicht echter bekaaid van af en ook in het couplet over Schotel wordt de hoofdrol gespeeld door de zee. In deze taferelen vervullen de schepen volgens de auteur slechts een bijrol. Dit staat in tegenstelling tot de zienswijze van de zeeschilder zelf, waarin het schip centraal staat, zoals in de voorgaande hoofdstukken is beschreven (AFB. 28).

28. Johannes Schotel, *Het fregat Zr. Ms. ‘IJssel’ onder noodtuig lenzend, 27 december 1814*, 1835, olieverf op doek, 51 x 68 cm.

Collectie Het Scheepvaartmuseum, inventarisnummer A. 4750.

Tijdens het feest ontving Schotel een gouden medaille voor zijn schilderij *Een stille zee bij een havenhoofd*, dat daar toen te zien was.[319] Beide zeeschilders waren gelauwerde kunstenaars en

[318] RAD, toegangsnummer 206, inventarisnummer 546, Kist, A., B.F. Tijdeman, *Feestviering van het vijftigjarig bestaan van het genootschap ‘Pictura’ te Dordrecht op den 17 Augustus 1824*, Dordrecht 1825, p. 60-62.
[319] RAD, toegangsnummer 206, inventarisnummer 546, Kist, A., B.F. Tijdeman, *Feestviering van het vijftigjarig bestaan van het genootschap ‘Pictura’ te Dordrecht op den 17 Augustus 1824*, Dordrecht 1825, p. 76-77.
In de feestzaal van Pictura hingen in 1824 van Schouman *Een stormende zee met een schip in gevaar* en van Schotel *Een Duingezigt, bij storm, met Schipbreukelingen en Visschers gestoffeerd* en het bekroonde *Een stille zee bij een havenhoofd*.

genoten alom bekendheid door hun gezamenlijke schilderijen *De beschieting van Dordrecht door de Fransen* en *Het bombardement van Algiers*, twee belangrijke historische gebeurtenissen op lokaal en nationaal niveau. De feestzaal was gedecoreerd met onder andere één schilderij van Schouman en twee schilderijen van Schotel. Pictura was trots op zulke succesvolle leden en dat liet men blijken. Het jubileumfeest was een goede gelegenheid om vooral Schotel ten overstaan van de aanwezige Dordtse schilders te presenteren als een lichtend voorbeeld voor allen.

Op dat moment waren Schouman en Schotel niet de enige belangrijke schilders op de vereniging. Abraham van Strij (I) (1753-1826), één van de oprichters van Pictura en een vooraanstaand portretschilder, was in 1824 nog steeds actief. Andere beroemde Dordtse meesters waren Michiel Versteegh (1756-1843), tevens lid van Pictura, en Gillis Smak Gregoor (1770-1843), die hun naam hadden gevestigd met respectievelijk genretaferelen in interieurs met kaarslicht en veestukken. Beiden werden hierbij sterk geïnspireerd door de 17de-eeuwse schilderkunst.[320] Dat er zoveel aandacht uitging naar de zeeschilders, komt dus niet alleen voort uit hun artistieke capaciteiten, maar het duidt erop dat de bijzondere status van de zeeschilderkunst als historieschilderkunst ook door andere schilders werd erkend.

Aan het overlijden van de twee zeeschilders, Schotel in 1838 en Schouman in 1848, werd tijdens de bestuurs- en ledenvergaderingen dan ook meer aandacht besteed dan aan de dood van overige leden van Pictura. Over Schotel werd geschreven dat "zijne schildereijen (sic) wedijveren met de beste in dit genre van vroeger dagen, en inzonderheid munten die uit, waar stormachtige luchten en hooggaande zeeën op zijn afgemaald." en van Schouman werd eveneens gemeld dat hij uitmuntte in het schilderen van woelende zeeën.[321] Bij de begrafenis van Schotel op 27 december 1838, was een vertegenwoordiging van Pictura prominent aanwezig. Meerdere leden hadden gehoor gegeven aan de wens van de overledene en zij droegen zijn lijkkist. Frans van den Blijk en Christiaan Dreibholtz, beiden oud-leerlingen van Schotel, hielden samen met twee directeuren van Pictura de slippen van het lijkkleed vast.[322] De kunstenaarsvereniging nam de droevige taak graag op zich om op deze manier bij te dragen aan een eervol afscheid van hun oud-voorzitter en een gerespecteerd zeeschilder.

Wellicht door het ontbreken van toonaangevende en succesvolle zeeschilders, verdween in de jaren daarna de zeeschilderkunst bij Pictura naar de achtergrond. Dit blijkt bijvoorbeeld uit het boekje dat bij de bekendmaking van de nieuwe erepenning van Pictura in 1864 werd uitgegeven. Hierin was een korte geschiedenis van het genootschap opgenomen en een verklaring van het

---

[320] Erkelens 1976, p. 186-200.
[321] RAD, toegangsnummer 206, inventarisnummer 2, notulen van de bestuurs- en ledenvergaderingen van Pictura, 1836-1862.
[322] *De Avondbode, Algemeen Nieuwsblad voor Staatkunde, Handel, Nijverheid, Landbouw, Kunsten en Wetenschappen*, 31-12-1838.

ontstaan van de zogenaamde Dordrechtse schilderschool. Volgens auteur Johan Anthony Smits van Nieuwerkerk (1820-1893), een lithograaf, tekenaar en kunstverzamelaar in Dordrecht en tevens lid van Pictura, was de liefde voor het tekenen naar de natuur in Dordrecht en omgeving hetgeen de schilders verbond.[323] Na een uitvoerige beschrijving van de stad en de streek met de rivier de Merwede, "een der aanzienlijkste en prachtigste stroomen van ons Vaderland", en een opsomming van de kenmerkende landschapselementen, concludeerde hij dat de Dordrechtse schilders door de grote schoonheid van de omgeving zijn voorzien van het beste studiemateriaal dat ze zich kunnen wensen. De zeeschilderkunst of de zeeschilders komen in deze uiteenzetting over zijn geboortegrond niet voor en hij richt zich volledig op de landschapschilders. In 1874 stelde dezelfde auteur opnieuw een publicatie samen, nu ter gelegenheid van het 100-jarig bestaan van Pictura, waarin het er opnieuw sterk op lijkt dat hij de Dordrechtse school vooral als een bolwerk van landschapschilders wilde profileren.[324]

Pictura mocht tot 1848 de belangrijkste eigentijdse zeeschilders, Martinus Schouman en Johannes Schotel, tot haar leden rekenen. Ondanks de neutrale omgang met de specialisaties van de leden binnen het bestuur van de vereniging, zoals bij de tekenwedstrijden en in de ledenregistratie, was men trots op de zeeschilders en hun specialisme. Dit werd wellicht mede gevoed door de eeuwenoude band van Dordrecht met de scheepvaart, maar het is opvallend dat de succesvolle zeeschilders en hun werken verreweg de meeste aandacht kregen. Zij produceerden schilderijen die in de eerste plaats als een geslaagde navolging van de 17de-eeuwse naturalistische schilderstijl werden beschouwd en die bovendien, in een aantal gevallen, belangrijke historische gebeurtenissen verbeeldden. De zienswijze van een zeestuk als een historiestuk droeg bij aan het prestige van de zeeschilders. Waarschijnlijk voldeed het werk van een zeeschilder zoals Johannes Boshamer, die ook exposeerde op de Dordtse tentoonstelling in 1819, niet aan deze kenmerken en werd er daarom met geen woord over hem gerept in de lofdichten die op de vereniging circuleerden.

---

[323] RAD, toegangsnummer 206, inventarisnummer 257, J.A. Smits van Nieuwerkerk, Beschrijving van den nieuwen eere- of prijspenning van het teekengenootschap Pictura, te Dordrecht; met een korte beschrijving van de geschiedenis van dat genootschap, Dordrecht 1864, p. 3-4.

[324] RAD, toegangsnummer 206, inventarisnummer 552, [J.A. Smits van Nieuwerkerk], *De Dordrechtse Schilderschool, bevattende levensberichten der Hollandsche en Vlaamsche kunstschilders, beeldhouwers, graveurs, en bouwmeesters, in Dordrecht geboren of gewoond hebbende van den vroegsten tijd tot op 1 October 1874*, Dordrecht 1874 (proefexemplaar). In deze feestelijke uitgave had hij in een 48 bladzijden tellend lexicon, de biografische gegevens opgenomen van alle kunstenaars die zijns inziens deel uitmaakten van de Dordrechtse schilderschool, "van den vroegsten tijd tot op 1 October 1874". Smits van Nieuwerkerk bracht een onderscheid aan tussen enerzijds waterschilders en anderzijds rivier- en zeegezichtenschilders. Onder de waterschilders schaarde hij Van den Blijk, Boshamer, Van Brakel, Carlebur, Dreibholtz, Van Emmerik, Van den Helm en Mittelholzer. Bij de rivier- en zeegezichtenschilders deelde hij De Florimont, Schouman, De Vries en Johannes en Petrus Schotel in. Door de tweedeling bracht hij het aantal zeeschilders terug van dertien tot slechts vijf stuks. Over het onderscheid tussen de twee soorten schilders, die mijns inziens allen tot de zeeschilders gerekend kunnen worden, legde hij geen verantwoording af en is het onduidelijk welke criteria hij hierbij hanteerde.

Hoewel men aan de stijlnavolging van de 17de-eeuwse Hollandse school gehecht was, werd in de kring van Pictura in relatie tot de zeeschilderkunst niet expliciet verwezen naar voorbeelden zoals Willem van de Velde (II) of Ludolf Bakhuizen. Men is gericht op de weergave van de zee en de lucht en de schepen zijn hierbij, in ieder geval volgens de auteurs van de lofdichten, ondergeschikt aan de natuuruitdrukking.

Arti et Amicitiae werd in 1839 opgericht in Amsterdam onder het motto "Gelijkheid, openhartigheid en vrolijkheid".[325] Onder de negentien oprichters waren schilders, graveurs, architecten en beeldhouwers. Deze kunstenaars waren bijna allemaal verbonden aan de Koninklijke Academie van Beeldende Kunsten van Amsterdam: als lid, als docent of omdat ze daar hun opleiding hadden genoten.[326] In januari 1840 werd het concept van het reglement opgesteld. Hierin werd de doelstelling van de vereniging beschreven en de wijze waarop die kon worden gerealiseerd.[327] Elke professioneel werkende kunstenaar kon lid worden, ongeacht het specialisme. Net als bij de 18de-eeuwse kunstgenootschappen kon men zich bij Arti op een intellectueel niveau met kunst bezighouden, door het bijwonen van de leerzame bijeenkomsten, de kunstbeschouwingen en de lezingen, en een bezoek aan de bibliotheek. Een verschil met een voormalig kunstgenootschap zoals Pictura, was dat bij Arti van het begin af ook voor de economische kant van het kunstenaarschap werd gezorgd. Voor de leden bestond de mogelijkheid tot deelname aan de eigen binnen- en buitenlandse verkooptentoonstellingen en, evenals bij de gilden, was er een steunfonds voor weduwen en wezen van de leden.

De ledenlijst werd meteen in het allereerste jaarverslag gepubliceerd en deze zou daar in de navolgende jaren in blijven verschijnen. In de ledenregistratie werd onderscheid gemaakt tussen verschillende soorten lidmaatschappen.[328] Tot de eerste 89 ereleden behoorden de koninklijke familie, ministers, (oud-) burgemeesters, hoogleraren evenals vooraanstaande kunstenaars uit Nederland en Europa. Dergelijke honoraire leden droegen bij aan het prestige van de vereniging. In deze categorie was met volgnummer drie, op 2 april 1840, de Dordrechtse zeeschilder Martinus Schouman ingeschreven, die dus net als bij Pictura het aanzien genoot van een gerenommeerd kunstenaar. Achter de namen van de kunstenaars stonden hun woonplaats en een eenvoudige aanduiding van hun beroep vermeld: architect, graveur, beeldhouwer of kunstschilder, zonder toevoeging van een specialisme.

---

[325] AAA, doos 55, *Kennisgeving. Alle zaken vorderen een begin.*, 29-11-1839.
[326] RKD-explore/artists&, geraadpleegd op 6-1-2014.
[327] AAA, doos 82, *Reglement der Maatschappij Arti et Amicitiae*, 23-1-1840.
[328] AAA, doos 78, *Verslag en naamlijst der leden van de Maatschappij onder de zinspreuk Arti et Amicitiae, gevestigd te Amsterdam.*, 1842, 1843 en 1844.
De Franse zeeschilder Théodore Gudin was in oktober 1842 geregistreerd als erelid nummer 81.

Bij de eerste 112 werkende leden, waaronder zich 92 kunstschilders bevonden, waren zes zeeschilders: Abraham Hulk (I), Louis Meijer, Christiaan Dreibholtz, Anthonie Waldorp, Everhardus Koster en Petrus Schotel, die op dat moment in onder andere Brussel, Parijs en Den Haag woonden. Dreibholtz, Waldorp en Schotel waren, evenals Schouman, op dat moment ook lid van de Koninklijke Academie van Beeldende Kunsten in Amsterdam. Mogelijk waren zij voor het lidmaatschap van Arti er daardoor vroeg bij. Van de zeventien kunstschilders die in Amsterdam woonden, de zogenaamde gewone leden, was niemand gespecialiseerd in de zeeschilderkunst.

Na de summiere registratie van de leden in het begin, stapte men in 1860 over op een uitgebreider ledenregistratiesysteem op losse kaarten, waarop naast de naam en de geboortedata ook gegevens konden worden genoteerd over de opleiding, het atelier, verworven onderscheidingen en overige bijzonderheden.[329] In het veld voor de bijzondere mededelingen was bij een enkeling informatie over het specialisme ingevuld, bijvoorbeeld "figuur" of "landschapschilder", maar meestal ontbraken dergelijke gegevens.

Zoals de omvangrijke vertegenwoordiging van stafmedewerkers van de Koninklijke Academie van Beeldende Kunsten onder de oprichters van Arti al doet vermoeden, was de historieschilderkunst het specialisme op de vereniging dat het meest in aanzien stond en werd de 17de-eeuwse Hollandse school als een inspiratiebron gekoesterd. Dit blijkt bijvoorbeeld uit de inrichting bij de feestelijke inwijding van het verenigingsgebouw aan het Rokin in 1840. In de gangen en de zalen, waar zoveel mogelijk schilderijen van leden waren opgehangen, hadden de werken met nationaal-historische heldendaden, mythologische en Bijbelse voorstellingen de beste plaatsen gekregen. De decoratie tussen de schilderijen bestond onder andere uit vijf "kapitale spiegels", waarop de namen van 16^{de-} en 17de-eeuwse Hollandse en Vlaamse meesters waren aangebracht, omringd door lauwerkransen met eikenloof. Op deze eregalerij hing ook een schilderij van Louis Meijer. Het werk van enkele andere zeeschilders, Breuhaus de Groot, Petrus Schotel en Dreibholtz, was elders in het gebouw opgehangen.[330] De atmosfeer verschilde duidelijk met de smaakvoorkeur bij Pictura, waar geen directe banden bestonden met academische kringen en men vooral gericht was op de natuuruitdrukking in de landschap- en zeeschilderkunst.

De voorliefde bij Arti voor het historiestuk komt eveneens tot uiting in een initiatief dat speciaal voor de leden op touw was gezet. Eén van de verenigingsprojecten waarbij de schilderijen van de leden exclusief bijeen werden gebracht en werden tentoongesteld, was de zogenaamde historische galerij.[331] Koning Willem III onthulde in 1862 de eerste helft van de galerij in de nieuwe kunstzalen van het verenigingsgebouw. In 1864 volgde de op dat moment nog incomplete tweede

[329] AAA, doos 1, ledenregistratiesysteem Arti et Amicitiae op systeemkaarten, 1860-1970.
[330] *De avondbode*, 11-12-1840.
[331] Heij 1989, p. 142-143, lijst van tentoonstellingen bij Arti et Amicitiae.

helft. De historische galerij bestond uiteindelijk in totaal uit een reeks van 103 schilderijen met onderwerpen uit de vaderlandse geschiedenis, beginnend bij "Neerlands woeste toestand", een landschap, en eindigend met een portret van de 18de-eeuwse medicus en hoogleraar Petrus Camper. De keuze voor de uitbeelding van de geschiedenis van het Nederlandse volk kwam voort uit de intellectuele doelstellingen van Arti. Door middel van de galerij kon zowel het peil van beschaving bij het publiek worden verhoogd, als ook de broederlijke samenwerking tussen de kunstenaars en de bloei van de beeldende kunsten worden bevorderd. De serie taferelen werd geschilderd door 77 leden van Arti, die daarvoor binnen de vereniging door middel van stemming waren geselecteerd.[332] Naast de daden van vaderlandse helden, werden voornamelijk hoogtepunten uit de economische, culturele en wetenschappelijke geschiedenis op de schilderijen verbeeld.[333]

Uiteraard konden in dit brede spectrum van historische onderwerpen, de oorlogsvoering ter zee, de ontdekkingsreizen en de visserij niet ontbreken. Onder de originele 103 schilderijen zijn elf doeken die vanwege de titel kunnen worden gekenmerkt als een marine (als genre), zoals bijvoorbeeld catalogusnummer 19, *Haringvisserij op de Maas en langs de kusten, 1152*, catalogusnummer 46, *Zeeslag bij Vlissingen, 1672* en catalogusnummer 55, *Cornelis Houtman tracht langs Kaap de Goede Hoop naar Java te zeilen, 1595*. Zes van de elf werken zijn vervaardigd door vijf verschillende gespecialiseerde zeeschilders, de overige vijf zijn door schilders gemaakt die niet als zodanig te boek staan.[334] De leden van Arti hadden kennelijk niet voldoende vertrouwen in de

---

[332] Ibidem, p. 24-25.
Fleurbaaij 1984, p. 15.
Tentoonstellingscatalogus, *Onderwerpen der Historische Tafereelen…*, 1881.
In 1872 was de historische galerij zodanig uit de belangstelling geraakt, mede vanwege een veranderde kijk op de geschiedenis, dat de schilderijen uiteindelijk in 1893 werden verwijderd en verkocht. In 1895 weet de nieuwe eigenaar in de kunstzaal van Pulchri in Den Haag een tentoonstelling te organiseren van een selectie van de zijns inziens 50 belangrijkste schilderijen. De (vier) zeeslagen hoorden hier niet bij. Zie: *Historische Galerij…*, 1895.
Een particulier initiatief voor een historische galerij, die in tegenstelling tot die van Arti niet openbaar toegankelijk was, kwam van Jacob de Vos Jacobszoon (1803-1878), een kunst- en cultuurliefhebber en beschermer te Amsterdam. Zijn doel was niet om het volk op te voeden, maar om schilders te enthousiasmeren voor de historieschilderkunst. Zijn historische galerij bestond uit 253 olieverfschetsen. Onder de dertig betrokken schilders bevonden zich twee zeeschilders, Everhardus Koster en Christiaan Kannemans, die in de jaren 1859-1863 gezamenlijk zes schilderijen leverden. De schilderijen zijn in de collectie van het AM. Koster: inventarisnummer SA 1693, SA 4952, SA 4953, SA 4954 en Kannemans: inventarisnummers SA 4946 en SA 4947. Zie voor de achtergrond en de totstandkoming van de historische galerij van Jacob de Vos: Carasso 1991.

[333] Tentoonstellingscatalogus, *Het vaderlandsch gevoel* 1978, p. 233.
Lennep (1868-1872), 4 delen. Hierin zijn staalgravures opgenomen die zijn gemaakt naar de schilderijen van de historische galerij van Arti, met een toelichting op de afgebeelde historische gebeurtenis.
[334] Tentoonstellingscatalogus, *Onderwerpen der Historische Tafereelen…*, 1881.
De zeeschilders die hebben bijgedragen aan de historische galerij zijn: Koster, Waldorp, Meijer, Hilverdink, Gruyter jr., Van Deventer. De breder georiënteerde schilders die de overige zeehistoriestukken vervaardigden zijn: Salomon Leonardus Verveer (1813-1876), Johan Adolph Rust (1828-1915) en Johan Conrad Greive jr. (1837-1891).

‘historieele’ vaardigheden van de zeeschilders voor de uitvoering van alle voor de scheepvaartgeschiedenis relevante stukken voor de galerij.

De historieschilderkunst was bij Arti ook ruim vertegenwoordigd in de collectie grafiek waarmee inkomsten werden gegenereerd voor het weduwen-en wezenfonds.[335] De prenten die werden aangeboden waren voornamelijk reproducties van schilderijen. Op de lijst van kunstwerken uit 1860 stonden twintig titels, die varieerden van Bijbelse taferelen en reproducties van 17de-eeuwse schilderijen tot portretten van leden van het koningshuis. Van één titel kan met zekerheid gezegd worden dat dit een marine (als genre) was, namelijk de hier al eerder genoemde *Het stranden van de Oostenrijksche brik ‘Pegno d’Amicitia’,* een prent naar het schilderij van Christiaan Kannemans uit 1853. Tien jaar later, in 1870, was het assortiment uitgebreid tot 31 prenten, waaronder gravures naar de schilderijen uit de historische galerij van Arti.[336] Er waren niet meer marines (als genre) aan de verkooplijst toegevoegd, maar net als de andere negentien prenten die ook al eerder verkrijgbaar waren, werd de stranding van de ‘Pegno d’Amicitia’ nog steeds verkocht. De afbeelding was blijkbaar bestand tegen de overmacht aan historische genretaferelen. De opvatting van de scheepramp als een historiestuk, zoals die onder zeeschilders en kunstrecensenten bestond, werd dus door deze kunstenaarsvereniging gedeeld.

Een meer prominente plaats werd bij Arti aan de zeeschilderkunst toebedeeld in de uitvoering van een ander bijzonder verenigingsproject, dat al even aan de orde kwam in de inleiding van deze dissertatie. Door de leden werd een geschenk samengesteld voor koning Willem III, dat in 1874 werd aangeboden ter gelegenheid van zijn 25-jarig regeringsjubileum. Arti had al jarenlang een goede band met het koninklijk huis. De opeenvolgende Nederlandse vorsten en vorstinnen toonden daadwerkelijk hun belangstelling voor de kunst door middel van de aankoop van werken en de ondersteuning van jonge kunstenaars met subsidies en onderscheidingen. Koning Willem II en koningin Anna Paulowna en na hen koning Willem III en koningin Sophie waren beschermheer en beschermvrouwe van de vereniging en ze brachten regelmatig een bezoek aan de kunstzaal. Willem III had een voorkeur voor tekeningen en hij was onder andere geïnteresseerd in zeegezichten. In

---

[335] Heij 1989, p. 17-21.

[336] De grafiek werd uitgegeven door de Vereeniging tot Bevordering van Beeldende Kunsten, een onderdeel van Arti.
AAA, doos 78, *Verslag en Naamlijst der Leden van de Maatschappij Arti et Amicitiae, gevestigd te Amsterdam, 1860*, p. 64-65.
AAA, doos 78, *Verslag en Naamlijst der Leden van de Maatschappij Arti et Amicitiae, gevestigd te Amsterdam, 1870*.
Een exemplaar van de prent is in: HSM, Carel Christiaan Antony Last naar C.C. Kannemans, *Stranding van de Oostenrijkse brik ‘Pegno d’Amicitia’*, 1853, lithografie P. Blommers, Den Haag, papier, 37,5 x 48,7 cm., inventarisnummer A.0132(02)07.
Algemeen Handelsblad, 27-12-1852. De brik ‘Pegno d’Amicitia’ strandde op 25-10-1852 in een vliegende storm voor de kust van het eiland Goedereede. Het schip verging volledig maar de gehele bemanning werd gered door de loodsen van Brouwershaven.

1860 kocht hij bijvoorbeeld op een tentoonstelling 26 van de 163 aangeboden tekeningen aan, waaronder het werk van de zeeschilders Willem van Deventer en Christiaan Dreibholtz. [337]

Toen in 1874 het jubileumfeest zich aandiende, ontving de koning zeven verzamellijsten met in totaal 99 kleine olieverfschilderingen op paneel, één verzamellijst met zestien medailles en zeven gegraveerde koperplaten en een album met tekeningen en foto's van het werk van de architecten (AFB. 29). Meer dan twee derde van de werkende leden leverde op eigen initiatief een bijdrage aan de totstandkoming van het geschenk. Van de meesten van hen had de koning eerder al eens iets aangekocht voor zijn collectie.[338] De schilders zonden in veel gevallen herkenbare voorbeelden van hun specialisme in. De genretaferelen vormden met 29 schilderijtjes de grootste groep, gevolgd door achttien landschappen en zestien afbeeldingen van dieren. [339] Acht van de 99 kunstschilders die hun medewerking verleenden, waren gespecialiseerd in de zeeschilderkunst en ook zij leverden ieder een staaltje van hun vernuft. Daarnaast waren nog zes paneeltjes met een afbeelding die kan worden ondergebracht in de categorie marine (als genre), maar die niet door zeeschilders waren geschilderd.[340] Dat bracht het totaal op veertien marines (als genre) als onderdeel van het geschenk (14,1 %).

Door een enkele zeeschilder werd in zijn themakeuze een verband gelegd met het regeringsjubileum. Het werk met de titel *Op het IJ, 12 Mei 1849* van Everhardus Koster, liet bijvoorbeeld de feestelijkheden zien die plaatsvonden tijdens de kroning van Willem III op het IJ in Amsterdam 25 jaar eerder. De overige zeestukken weerspiegelden vermoedelijk de bij de schilders bekende smaak van de koning: zee- en riviergezichten met vissers, de koopvaardij, de marine en de zeilende binnenvaart.

---

[337] Fleurbaay 1984, p. 8, 26-38, 50, Appendix I.

[338] Ibidem, p. 40-47 en 52-53, Appendix III. In totaal leverden circa 80 % van de gewone leden en circa 60 % van de buitenleden van Arti een bijdrage aan het geschenk voor de koning.
Heij 1989, p. 25-26.
De verzamellijsten zijn ondergebracht in de collectie van de Stichting Historische Verzamelingen van het Huis Oranje Nassau, Den Haag, inventarisnummer AL-72 I tot en met AL-72 VIII.

[339] Fleurbaay 1984, p. 44-45. Telling van Fleurbaay: genretaferelen vormen de grootste groep (29x), daarna volgen landschap (18x), dieren (16x),"maritieme voorstellingen" (12x), stadsgezicht (7x), buitenlandse scène (6x), kerkinterieur (3x), stilleven (3x), historiestuk (2x), militaire scène (2x) en Bijbelse voorstelling (1x).
De voorkeur voor een conventionele beoefening van de schilderkunst blijkt opnieuw als in 1880 voor de eerste keer de Willink van Collen-wedstrijd wordt gehouden, die bedoeld was voor de beginnende kunstenaars onder de leden van Arti. Het prijzengeld werd gevormd door de rente op de nalatenschap van de schilder Wilhelm Ferdinand Willink van Collen (1847-1878), een voormalig lid van Arti. De keuze van het genre was in het begin nog vrij, maar met ingang van 1887 werd vooraf opgegeven wat moest worden uitgebeeld. Tot 1900 was de menselijke figuur al dan niet in een historische scene, het voornaamste onderwerp. Zie: Heij 1989, p. 30 en 158, lijst van de Willink van Collen-wedstrijden bij Arti et Amicitiae.

[340] De acht zeeschilders zijn: J.E. van Heemskerck van Beest, W.A. van Deventer, W. Gruyter jr., E. Koster, A. Pleysier, N. Riegen, H. Koekkoek (I) en H. Koekkoek (II).

29. Geschenk van Arti aan koning Willem III. Eén van de acht lijsten, met hierin de bijdragen van de zeeschilders Nicolaas Riegen (linksboven), Willem Gruyter jr. (rechtsboven) en Everhardus Koster (rechtsonder), in één van de zeven verzamellijsten, 1874, olieverf op paneel, 140 x 210 cm., afzonderlijke paneelschilderingen 25 x 40 cm.
Collectie Stichting Historische Verzamelingen van het Huis Oranje Nassau, inventarisnummer AL-72 VII.

Het is opmerkelijk dat de zeestukjes, anders dan bijvoorbeeld de landschappen, een duidelijke positie hadden gekregen in het midden, langs een doorlopende diagonale lijn, symmetrisch aan de zijkant of op de vier hoeken van een lijst. Mogelijk werd eenvoudig tegemoetgekomen aan de smaak van de jubilaris, maar wellicht lag aan de indeling een programmatisch idee ten grondslag en werd hiermee het belang van de zeeschilderkunst binnen de Nederlandse schilderschool gedemonstreerd. De 99 paneeltjes roepen immers met betrekking tot de onderwerpen en de uitvoering associaties op met de traditionele 17de-eeuwse genres. In ieder geval hadden de leden van Arti voor de koning een in artistiek opzicht conventioneel, en dus Arti-waardig, geschenk bedacht.

Met de neutrale houding ten aanzien van de specialismen van de individuele leden bij de toelating tot de vereniging, maakte Arti de doelstelling “de verbroedering der kunstenaars” enerzijds volledig waar. Anderzijds kwam via verschillende initiatieven voor de ledenactiviteiten duidelijk de

voorkeur voor historiestukken en de menselijke figuur, beide academische onderwerpen, en de navolging van de 17de-eeuwse Hollandse schilderschool naar voren. De zeeschilders of de zeeschilderkunst als genre ontvingen bij Arti geen bijzondere aandacht. Dit in tegenstelling tot Pictura waar, mede door de belangstelling voor natuuruitdrukking en de grotere afstand tot academische kringen, voor de zeeschilderkunst meer ruimte was.

De derde en laatste kunstenaarsvereniging die is bestudeerd, is Pulchri Studio in Den Haag. De doelstelling en organisatie wijken niet veel af van Pictura of Arti. In 1847 werd Pulchri op initiatief van acht kunstschilders opgericht. In het eerste reglement werd de doelstelling van de vereniging op een heldere en praktische manier beschreven: "Het doel van dit Genootschap is: de Kunst te bevorderen door het teekenen naar het gekleed model en door het houden van Kunstbeschouwingen."[341] Onder de oprichters bevonden zich een aantal landschapschilders en ook de zeeschilder Willem van Deventer. Tevens was Louis Meijer van 1853 tot 1863 voorzitter van Pulchri en bekleedde Mesdag tussen 1889 en 1907 deze belangrijke functie.[342] Dit wijst erop dat, evenals bij Pictura, zeeschilders respect genoten bij de vereniging.

De kandidaten voor het lidmaatschap van Pulchri werden door de eigen leden voorgedragen. Bij de ballotage voor de opname als werkend lid werd het oeuvre van de kunstenaar bestudeerd. Het ingezonden werk werd een aantal weken tentoongesteld en de leden werden gemaand dit te gaan bekijken, zodat zij bij de stemming tot een weloverwogen oordeel konden komen. Uit de strikte ballotageprocedure blijkt dat de kwaliteit van het werk van de kunstenaar bij Pulchri het belangrijkste onderdeel was in de weging voor de toelating.[343] In de jaarverslagen werd de stand van zaken rond het ledenbestand op een zakelijke wijze inzichtelijk gemaakt.[344] De naamlijsten werden hierin gepubliceerd en er werd kort verslag gedaan over het actuele aantal levende leden. Ook van de overleden leden werd een opsomming gegeven. In beide gevallen ontbreekt een bespreking van bijzonderheden rond de loopbaan en het werk van de kunstenaar. Helaas zijn geen bronnen uit het verenigingsleven bekend, die een blik bieden op de waardering van het genre van de zeeschilderkunst of de zeeschilders bij de kunstenaars van Pulchri.

---

[341] Delft 1980, p. 147.
GAG, toegangsnummer 0059-01, inventarisnummer 2, *Reglement van het schilderkundig genootschap, onder de zinspreuk: Pulchri Studio gevestigd te 's Gravenhage*, ondertekend door de leden op 19-2-1847.
GAG, toegangsnummer 0059-01, inventarisnummer 5, *Reglement van het schilderkundig genootschap, onder de zinspreuk: Pulchri Studio. Opgerigt te 's Gravenhage, in het jaar 1847*, uit de jaren 1856, 1859 en 1862.
[342] Gram 1897, p. 2, 13, 32.
RKD-explore/artists&, geraadpleegd op 18-10-2017.
[343] GAG, toegangsnummer 0059-01, inventarisnummer 237, 241 en 246, stukken met betrekking tot de ballotage van leden van Pulchri Studio, 1894-1895, 1897-1898, 1900.
[344] GAG, toegangsnummer 0059-01, inventarisnummer 590, jaarverslagen Pulchri Studio, 1885 tot en met 1900.

Ledenbestand

De zeeschilders stonden in een aantal gevallen gelijktijdig en soms afwisselend, bij de ene vereniging als buitenlid geregistreerd en bij de andere als gewoon lid, al naargelang hun woonplaats. Daardoor konden ze optimaal gebruik maken van de mogelijkheid om hun werk te verkopen door te exposeren op de ledententoonstellingen. Willem Schütz legde het in een interview uit 1929 haarfijn uit: "Ik ben lid geweest van Pulchri, Arti, Sint Lucas, de schildersgenootschappen in Holland, en als zoodanig waren m'n werken op tentoonstellingen in onze groote steden en in het buitenland. Als je op goede exposities uitkomt, verkoop je ook."[345] Deze verkoopstrategie werd niet alleen door zeeschilders toegepast, maar was wijd verbreid onder kunstenaars aanwezig. Het zal blijken dat dit voor de zeeschilders alleen niet voldoende was om zich te kunnen handhaven op de 19de-eeuwse kunstmarkt. Ook van hun schilderstijl en onderwerpkeuze werden aanpassingen gevergd. Om de ontwikkeling in de positionering van de zeeschilderkunst inzichtelijk te maken, is het aandeel van de zeeschilders binnen de ledenbestanden van de kunstenaarsverenigingen bestudeerd en vervolgens in een verband geplaatst met de vertegenwoordiging van de zeeschilderkunst op de ledententoonstellingen.

In de 19de eeuw zijn minimaal 31 van de 110 zeeschilders lid geweest van één of meer van de kunstenaarsverenigingen Pictura, Arti en Pulchri (Figuur 3). In de eerste decennia waren tien zeeschilders aangesloten bij Pictura. In later jaren komt het niet meer voor dat hier zoveel zeeschilders gelijktijdig lid waren. [346] Vanaf de oprichting van Arti in 1839 tot 1900, zijn in totaal vijftien zeeschilders lid geweest.[347] In de periode van 1847 tot 1900 werden twaalf zeeschilders geaccepteerd als lid van Pulchri .[348]

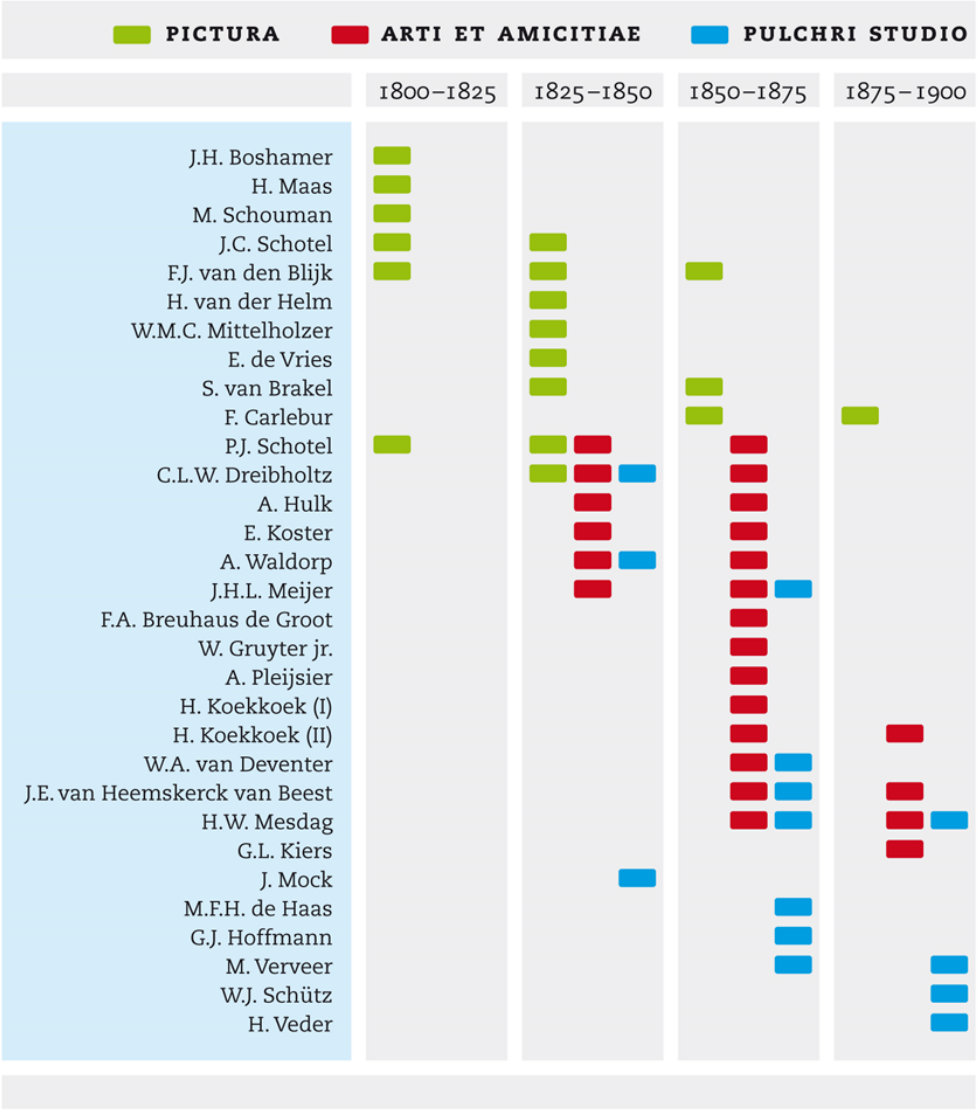
---

[345] Platier-van Engeland 1998, p. 26. Citaat alhier ontleend. Interview in *Ons Zeeland*, 7-9-1929.
Stolwijk 1998, p. 116: De kunstenaarsvereniging Sint Lucas werd in 1880 opgericht door leerlingen van de Rijksacademie voor Beeldende Kunsten in Amsterdam, uit onvrede over het behoudende beleid van Arti met betrekking tot de nieuwe ontwikkelingen in de kunst.
Omdat Sint Lucas in eerste instantie een besloten kunstenaarsvereniging was en slechts toegankelijk voor (oud-) leerlingen van de Rijksacademie, waar geen zeeschilder onderwijs heeft gevolgd, is deze vereniging niet opgenomen in dit onderzoek.

[346] Door een onvolledigheid van bronnen is het niet mogelijk om vast te stellen hoeveel werkende kunstenaars lid zijn geweest van Pictura gedurende de gehele 19de eeuw. Daardoor kan het aandeel van de zeeschilders in het ledenbestand van Pictura niet worden berekend.
Voor een indruk van de ledenaantallen, zie: *Lijst der kunstwerken…* Dordrecht 1819. Bij de naam van de exposerende kunstenaars is vermeld wie lid was van Pictura: in 1819 waren minimaal 23 kunstenaars lid, daaronder waren drie zeeschilders. Volgens Hoogenboom had Pictura in de eerste helft van de 19de eeuw circa dertig werkende leden en vijftien tot dertig honoraire leden. Zie: Hoogenboom 1993, p. 81-82.

[347] AAA, doos 78 en 79, *Verslag en naamlijst der leden van de maatschappij Arti et Amicitiae gevestigd te Amsterdam*. Periode 1840-1900, genomen steekjaren: 1842-1844, 1850, 1860, 1870, 1890, 1900. In de periode 1878-1886 zijn geen jaarverslagen met ledenlijsten uitgebracht.

[348] GAG, toegangsnummer 0059-01, inventarisnummer 229, 590, jaarverslagen Pulchri Studio, 1855 tot en met 1900. Genomen steekjaren: 1855-1856, 1864-1865, 1875-1876, 1885-1886, 1889-1890, 1899-1900.

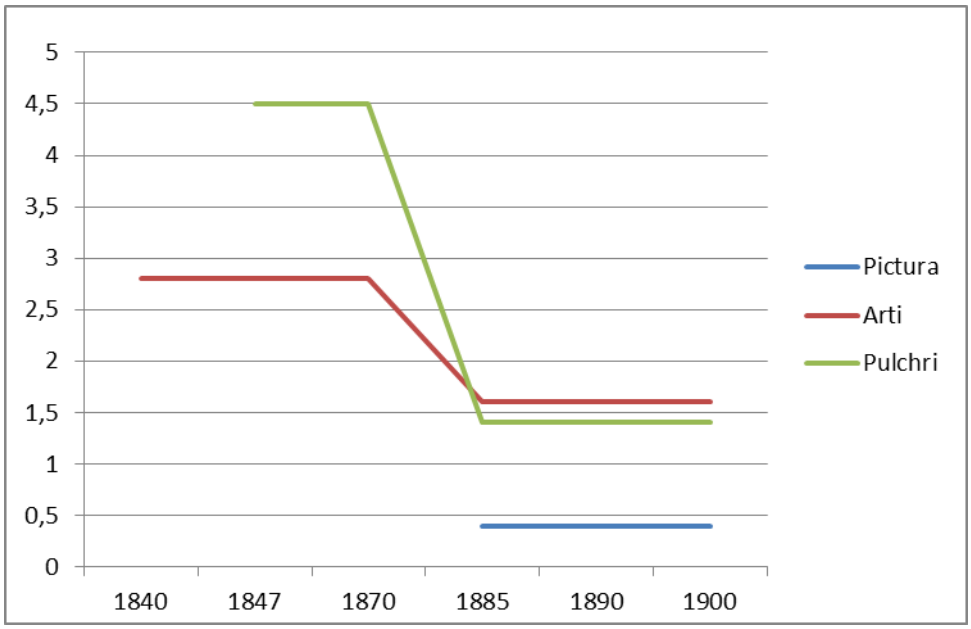


Figuur 3. Lidmaatschap van zeeschilders bij Pictura, Arti et Amicitiae en Pulchri Studio, 1800-1900.

Een onderlinge vergelijking van de ledenbestanden laat zien dat Pulchri in de periode vanaf de oprichting in 1847 tot 1870, in verhouding tot Arti meer zeeschilders in de gelederen had, namelijk 2,5 zeeschilders op een totaal van 55 werkende leden (= 4,5 %) gemiddeld per jaar (Figuur 4).[349] Bij

[349] GAG, toegangsnummer 0059-01, inventarisnummer 229, jaarverslagen Pulchri Studio, 1855 tot en met 1876. Periode 1847-1870, genomen steekjaren: 1855-1856, 1857-1858, 1864-1865, 1867-1868. Voor de jaren 1857-1858 en 1867-1868 is geraadpleegd: Delft 1980, p. 152.
Het ledenregistratiesysteem van Pulchri kent in de loop het bestaan van de vereniging afwisselend vele soorten leden: ereleden, werkende leden, gewone leden, buitenleden en buitengewone leden, kunstlievende leden en leden van de gezellige bijeenkomsten. Naar aanleiding van wijzigingen in de reglementen kregen rond 1860-1870 sommige kunstlievende leden een aantekening dat men werkend lid was geworden. Ook veranderden de werkende leden in gewone leden en werd de categorie buitenleden ingevoerd. Hierdoor is een onoverzichtelijke registratie ontstaan waarin de werkende leden niet altijd duidelijk herkenbaar waren, behalve door de namen van bekende kunstenaars. Onder hetzelfde euvel lijden in verschillende mate ook de

Arti waren in dezelfde periode 3,6 zeeschilders op 130 werkende leden (= 2,8 %) gemiddeld per jaar lid.[350] Van 1870 tot 1900 daalde het aandeel van de zeeschilders in beide verenigingen. Bij Pulchri waren 1,8 zeeschilders op 127 werkende leden (= 1,4 %) en bij Arti waren dat er nog steeds 3,6 maar op een hoger aantal werkende leden van 220 (= 1,6 %) gemiddeld per jaar. In de laatste decennia van de 19de eeuw is het percentage zeeschilders bij deze verenigingen dus vrijwel gelijk.[351] In de laatste vijftien jaar van de 19de eeuw had Pictura jaarlijks gemiddeld 69 werkende leden. Het aandeel van de zeeschilders werd toen vertegenwoordigd door slechts één persoon (= 0,4 %).[352]



Figuur 4. Gemiddeld percentage zeeschilders in de ledenbestanden van Picura, Arti en Pulchri per jaar, 1840-1900.

ledenadministraties van Arti en Pictura. De genoemde aantallen van de werkende leden zijn daarom niet exact. Dit geldt helaas ook voor de zeeschilders: mogelijk zijn naast de vastgestelde 31 zeeschilders, ook N. Riegen, J.W. Gruijter (beiden bij Arti) en J. Huygens (Pulchri) lid geweest van een kunstenaarsvereniging.

[350] AAA, doos 78, *Verslag en naamlijst der leden van de maatschappij Arti et Amicitiae gevestigd te Amsterdam*. Periode 1840-1870, genomen steekjaren: 1842-1844, 1850, 1860.
Stolwijk geeft lagere aantallen werkende leden, zie Stolwijk 1997, p. 104, noot 19. In zijn cijfers zijn de buitenleden niet meegerekend.

[351] GAG, toegangsnummer 0059-01, inventarisnummer 590, jaarverslagen Pulchri Studio, 1885 tot en met 1900. Genomen steekjaren: 1885-1886, 1889-1890, 1897, 1899-1900. Voor het jaar 1897 is geraadpleegd: Gram 1897, p. 27.
AAA, doos 78 en 79, *Verslag en naamlijst der leden van de maatschappij Arti et Amicitiae gevestigd te Amsterdam*. Periode 1870-1900, genomen steekjaren: 1870, 1890, 1900. In de periode 1878-1886 zijn geen jaarverslagen met ledenlijsten uitgebracht.

[352] RAD, toegangsnummer 206, inventarisnummer 242, Pictura ledenadministratie per jaar, periode 1884-1901. Genomen steekjaren: 1884-1885, 1889-1890, 1895, 1900. Hoeveel werkende leden Pictura gemiddeld per jaar had, is tot 1884 door de onvolledige overlevering van de ledenadministratie niet vast te stellen.
Deze eenzame zeeschilder was Francois Carlebur.

De hogere percentuele vertegenwoordiging van de zeeschilders bij Pulchri ten opzichte van Arti in de periode 1847-1870, komt mogelijk voort uit de belangstelling onder de leden van Pulchri voor de landschapschilderkunst en de persoonlijke natuurbeleving. Ook de nabijheid van de kust van Scheveningen droeg hier hoogstwaarschijnlijk aan bij. Deze interesse sloot beter aan bij de zeeschilderkunst dan de sfeer bij Arti, een kunstenaarsvereniging met een academische signatuur waar de historieschilderkunst en de figuurstudie werden gepropageerd.

Toch was Arti in trek onder zeeschilders, zoals ook bij andere kunstenaars wat blijkt uit de hoogste gemiddelde hoeveelheid werkende leden per jaar. De voorkeur voor Arti hing samen met de goed georganiseerde voorzieningen en de grotere omvang van de vereniging, die gunstige omstandigheden boden voor de beroepsuitoefening en verkoopresultaten. Kort na de oprichting van Arti sloten Christiaan Dreibholtz en Petrus Schotel zich in 1842 allebei aan als buitenlid. Schotel was toen al vertrokken als lid bij Pictura, maar Dreibholtz stapte rechtstreeks over van Pictura naar Arti en hij werd vijf jaar later ook nog lid van Pulchri. Louis Meijer en Anthonie Waldorp hadden op basis van hun leeftijd al lid kunnen zijn van Pictura, voordat Arti en Pulchri werden opgericht. Zij meden echter Pictura en ze meldden zich direct bij Arti, en enkele jaren later ook bij Pulchri aan. Ook Willem van Deventer, Hendrik Willem Mesdag en Eduard van Heemskerck van Beest waren zowel lid van Arti als van Pulchri, en niet van Pictura. Enkele zeeschilders stonden bij Pictura als erelid in de administratie vermeld: Schouman, Johannes Schotel, Meijer en Mesdag ontvingen deze blijk van waardering in de nadagen van hun loopbaan. Schouman was gedurende de laatste fase van zijn leven daarnaast ook erelid van Arti. Het lidmaatschap van meerdere kunstenaarsverenigingen leverde de zeeschilders een geografisch grotere naamsbekendheid op. Iets wat vooral voor gespecialiseerde schilders zoals de zeeschilders van belang was, omdat zij hun werk bij een kleine groep liefhebbers onder de aandacht moesten zien te brengen.

In de periode 1870-1900 ging bij de zeeschilders, zij het met een gering verschil, de eerste keus voor een lidmaatschap uit naar Arti en daarna naar Pulchri. Pictura verliest in de loop van de jaren haar betekenis als kunstenaarsvereniging voor de zeeschilders, mogelijk vanwege de oriëntatie op de landschapschilderkunst, die sterker werd na de dood van Johannes Schotel in 1838.

De verkooptententoonstelling

Hoewel bij Pictura, Arti en Pulchri verschillende voorkeuren bestonden voor bepaalde genres, waren de verenigingen in principe gericht op een neutrale houding ten aanzien van het specialisme van de leden. De zeeschilderkunst in het algemeen en een aantal zeeschilders in het bijzonder, genoten desondanks op verschillende manieren binnen het verenigingsleven een zeker artistiek gezag onder vakgenoten. Het is daarbij opvallend dat het geringe aantal zeeschilders onder de leden, geen nadelige gevolgen had voor de positie van het genre binnen de kunstenaarsvereniging. Deze situatie

houdt echter geen stand tot aan het einde van de 19de eeuw. De status en de nautische expertise van de zeeschilder blijken niet voldoende te zijn om deelname aan de ledentoonstellingen te bestendigen. Gedurende de laatste decennia van de 19de eeuw tekent zich op de verkooptoonstellingen bij de drie kunstenaarsverenigingen een tendens af van een daling in het aantal ingezonden marines (als genre) door zeeschilders, en een toename in de aanlevering van dit type schilderijen door andere schilders.[353]

Aan de ontwikkeling en toename van de marine (als genre) als een geliefd onderwerp bij andere schilders dan de zeeschilders, ligt de realistisch georiënteerde landschapschilderkunst van de School van Barbizon ten grondslag. Door de nieuwe benadering van de natuur en het *en plein air* werken werd met het kustgebied en de bewoners, de zee en de schepen letterlijk een terrein heropend, waartoe vele binnen- en buitenlandse schilders zich aangetrokken voelden. Langs de Noordzeekust van Nederland ontstonden vanaf 1880 bloeiende internationale kunstenaarskolonies, die zich intensief met de natuurlijke omgeving bezighielden. Ook de vissers en de vissersvrouwen en hun werkzaamheden op het strand rond de schepen, de netten en de vangst van de dag, werden opgenomen in hun composities. De plaatselijke bevolking die dagelijks met de elementen te maken had, werd vastgelegd als een harmonieus onderdeel van de natuur (AFB. 30).[354]

---

[353] Deze ontwikkeling varieerde per kunstenaarsvereniging en valt soms door een gebrek aan bronnen, in de vorm van tentoonstellingscatalogi, maar zeer gedeeltelijk te reconstrueren. Toch biedt een nauwkeurige inventarisatie van werken en vervaardigers enig inzicht in de veranderende positie van zeeschilders in de laat 19de-eeuwse schilderswereld en in het aandeel van hun genre op de kunstmarkt.
De kunsthandel komt summier en alleen in kwantitatieve zin aan de orde in dit proefschrift en betreft uitsluitend de verkoop via de ledententoonstellingen en de *Tentoonstelling van Levende Meesters*. Voor een studie naar de opvatting van de zeeschilderkunst in de particuliere kunsthandel geldt dat er nog minder tot geen bronnenmateriaal voorhanden is. Voor een toelichting op de markt van eigentijdse kunst en de kunsthandelaren in het algemeen, zie: Hoogenboom 1993, p. 129-156 en Stolwijk 1998, p. 187-221.
[354] Voor de ontwikkeling van de kunstenaarskolonies langs de Noordzeekust van Nederland, Denemarken en Duitsland tussen 1880 en 1920, zie: Barrett 2010.
Voor Katwijk aan Zee als een voorbeeld van een internationale kunstenaarskolonie in Nederland, zie: Wagter 2011. Zie de namenlijsten op p. 247-271: het aantal Nederlandse kunstenaars die in Katwijk aan Zee hebben gewerkt, geboren voor 1916 is 491. Aantal buitenlandse kunstenaars, geboren voor 1916 is 644. Onder de Nederlanders zijn enkele 17de-eeuwse kunstenaars, zoals Jan Abrahamsz. Beerstraten (1622-1666) en Jan van Goyen (1596-1656), evenals 19de-eeuwse zeeschilders zoals Johannes Schotel, Van Deventer, Hoffmann en Waldorp. Zij waren al in Katwijk geweest ruim voor 1880.
Voor de ontwikkeling van het vissersgenre, zie: Dekkers 1994.

30. Jacob Maris, *Schelpenvissers*, 1885, olieverf op doek, 113,5 x 129,3 cm.
Collectie Rijksmuseum, inventarisnummer SK-A-2457.

De toename van de marine (als genre), waarin schepen een minder belangrijke rol spelen en de natuurbeleving voorop staat, als een geliefd onderwerp bij diverse schilders, wordt zichtbaar door middel van een analyse van de catalogi van de ledententoonstellingen van de drie kunstenaarsverenigingen en van de *Tentoonstelling van Levende Meesters*, die gedurende de tweede helft van de 19de eeuw werden georganiseerd (Figuur 5).

In de tentoonstellingscatalogus die in 1874 bij het 100-jarig bestaan van Pictura verscheen, werd nadrukkelijk vermeld dat men uitsluitend werken toonde van schilders die voorheen of op dat moment lid van de vereniging waren.[355] Op deze jubileumtentoonstelling waren zestien marines (als genre) te zien, die op één na allemaal waren vervaardigd door tien van de twaalf zeeschilders die in de 19de eeuw lid waren van Pictura.[356] Uit de catalogus van een ledententoonstelling uit 1895, valt op

[355] RAD, toegangsnummer 206, inventarisnummer 504, *Catalogus der Tentoonstelling van Schilderijen en andere kunstwerken ter gelegenheid van het honderdjarig bestaan van het Teekengenootschap Pictura, te Dordrecht. 1 October 1874.*
Er zijn van Pictura helaas geen catalogi overgeleverd van de overige ledententoonstellingen (sinds 1817) en er bestaan evenmin catalogi van de exposities die werden georganiseerd ter gelegenheid van het 50- en 125-jarig jubileum in 1824 en 1899.

[356] De beoordeling van een schilderij als marine is gebaseerd op de thesaurusterm 'marine (als genre)' zoals die door het RKD wordt gedefinieerd (RKD-explore/artists&, geraadpleegd 28-9-2013): "De term "marine" wordt

te maken dat zich toen geen zeeschilders bevonden onder de deelnemende kunstenaars, maar dat negen van de geëxposeerde schilderijen wel behoorden tot de categorie marine (als genre).[357] Dit wijst erop dat door de leden van Pictura de marine (als genre) nog steeds werd beoefend, maar dat men zich tegen het einde van de 19de eeuw niet meer specialiseerde in dit bepaalde type schilderijen. Kunstenaars pasten hun productie aan de vraag van de markt aan, wat een verbreding van hun vakgebied met zich mee kon brengen, maar ook betere verkoopresultaten.

Bij Arti werd met ingang van 1889 gestart met de organisatie van ledententoonstellingen.[358] De commissies die verantwoordelijk waren voor de programmering en samenstelling van de tentoonstellingen, werden om de paar jaar door de eigen leden gekozen uit het ledenbestand.[359] Op deze manier kregen persoonlijke voorkeuren van commissieleden voor genres of kunstenaars, niet of maar voor een korte tijd de kans de smaak te bepalen. Het gaf de kunstenaarsvereniging de gelegenheid om met het aanbod op de ledententoonstelling nauwkeurig in te spelen op de markt.

In de zeven ledententoonstellingen die tussen 1889 en 1900 bij Arti werden gehouden, verschoof, net als bij Pictura, het inzenden van marines (als genre) van de zeeschilders naar de overige schilders. Het teruglopen van het aantal deelnemende zeeschilders, betekende voor de ledententoonstellingen van Arti, net als bij Pictura, niet dat er evenredig minder marines (als genre) te zien waren.[360] Een exemplarisch voorbeeld van een zeeschilder die met zijn onderwerpkeuze en stijl juist wel goed aansloot bij de ontwikkelingen, is de hier al vaker genoemde Willem Mesdag. Bij Arti had men in het tentoonstellingsprogramma dan ook ruimte gemaakt voor een solo-expositie van deze zeeschilder, die een buitenlid van Arti was en op dat moment tevens voorzitter van Pulchri

---

gebruikt in samengestelde termen (zoals stad in landschap/marine) en omvat een groep voorstellingen, zoals "zeegezichten" en "riviergezichten (overwegend water)". Onder "zeegezichten" worden verstaan voorstellingen, waarin zee, lucht en schip/schepen het onderwerp vormen. Daarnaast worden ook havengezichten, kustgezichten en zeeslagen hiertoe gerekend." Voor de telling van de marines (als genre) heb ik de schilderijen genoteerd waarvan in de titel de woorden (of de namen van) schepen, schip, water, zee, strand, kust, rivier of haven voorkomen.

[357] RAD, toegangsnummer 206, inventarisnummer 451. *Catalogus van Tentoonstelling van Kunstwerken, door het Teekengenootschap "Pictura" te Dordrecht*, 1895.

[358] Heij 1989, p. 19, 32.

[359] Taurel 1889, p. 104-105.

[360] Arti et Amicitiae 1890, 1891, 1894, 1896, 1897, 1898 en 1899. In 1890 namen vijf zeeschilders met zeven werken deel aan de tentoonstelling, maar waren twintig marines (als genre) te zien. Op de tentoonstelling van 1891 was slechts één zeeschilder met één werk aanwezig. Het aantal marines (als genre) bedroeg daarentegen zestien stuks. In 1894 waren drie zeeschilders met drie werken vertegenwoordigd en waren in totaal elf marines (als genre) geëxposeerd op de tentoonstelling van dat jaar. In 1896, 1897, 1898 en 1899 was er nog maar één zeeschilder, Willem Schütz of Willem Gruyter jr., onder de exposerende kunstenaars en die had per keer één of twee werken ingezonden. Het aantal marines (als genre) bedroeg daarentegen in die jaren in de meeste gevallen zeven of acht per tentoonstelling.

Studio. Hij kreeg in de zomermaanden van 1895 de gelegenheid om 67 schilderijen en tekeningen te laten zien in de kunstzalen aan het Rokin.[361]

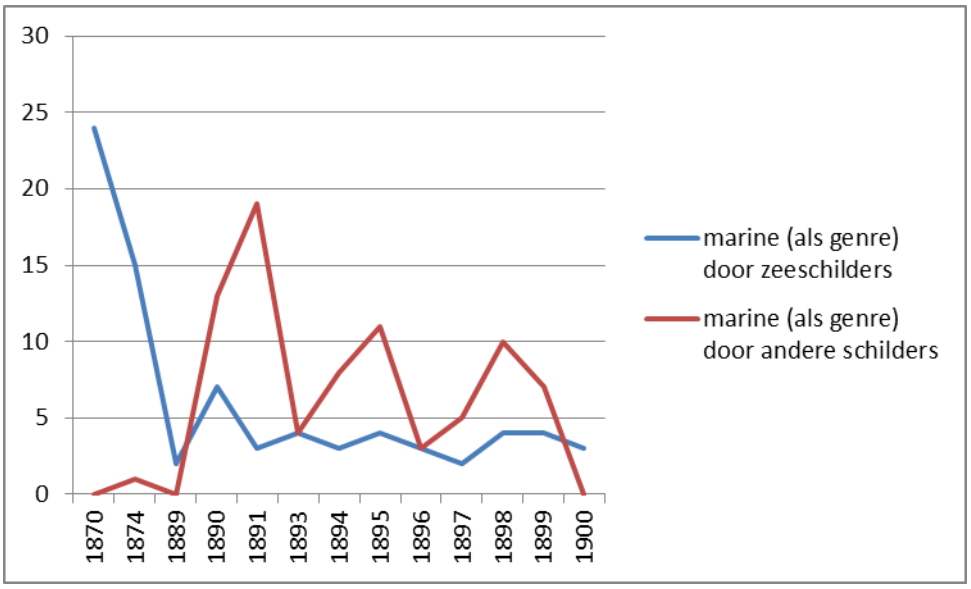
Het tentoonstellingsbeleid bij Pulchri laat een ander beeld zien dan dat bij Arti en Pictura. Daar ging men vanaf 1867 tentoonstellingen houden van het werk van de leden.[362] Uit de catalogus van 1870 blijkt dat er dat jaar ook werk aanwezig was van voormalige leden die kort daarvoor waren gestorven.[363] Op de tentoonstelling werden 24 schilderijen geëxposeerd uit de onderwerpscategorie marine (als genre) en deze waren alle vervaardigd door zeeschilders. Meijer en Waldorp, beiden gestorven in 1866, hadden ieder met negen doeken een plaats gekregen op de tentoonstelling.

Vanaf 1886 beschikte Pulchri over een eigen verenigingsgebouw aan de Prinsengracht in Den Haag. Daar werden vervolgens vrijwel jaarlijks tentoonstellingen gehouden van de schilderijen van werkende leden.[364] Ter gelegenheid van de opening van de kunstzaal werd in 1888 groots uitgepakt met een expositie van schilderijen, schetsen, tekeningen en etsen.[365] Dat de positie van de zeeschilders sinds 1870 veranderd was, blijkt uit het gegeven dat hieraan slechts één zeeschilder, Mesdag, met twee schilderijen bijgedragen had, terwijl er twaalf marines (als genre) te zien waren.

De geringe deelname van de zeeschilders bij Pulchri zette zich voort in het laatste decennium van de eeuw. Het aantal dat meedeed aan negen ledententoonstellingen bleef steken rond de drie, waaronder Schütz en Mesdag. Gezamenlijk zonden zij per keer gemiddeld drie werken in. Het totale aantal marines (als genre) viel iets hoger uit met een gemiddelde van vier tot vijf werken per tentoonstelling (Figuur 5).[366] Anders dan bij Pictura en Arti, waren bij Pulchri de gespecialiseerde zeeschilders in deze jaren bijna volledig verantwoordelijk voor de aanwezigheid van de marines (als genre) op de ledententoonstellingen.

---

[361] Arti et Amicitiae 1895. De solotentoonstelling van Mesdag bestond voor circa twee derde deel uit marines (als genre).
GAG, toegangsnummer 0059-01, inventarisnummer 590. Jaarverslagen Pulchri Studio, 1885 tot en met 1895.
[362] Gelder 1947, p. 32.
[363] [Pulchri Studio] 1870. Dit is de enige catalogus tot 1888 die is overgeleverd.
[364] Delft 1980, p. 150.
[365] [Pulchri Studio] 1888.
[366] Pulchri Studio 1889, 1891, 1893, 1895, 1896, 1897 b, 1898, 1899 en 1900.



Figuur 5. Aantal marines (als genre) op de ledententoonstellingen van Pictura, Arti et Amicitiae en Pulchri Studio, ingezonden door zeeschilders en door andere schilders, 1870-1900.

Uit een vergelijking met de *Tentoonstelling van Levende Meesters* uit ongeveer dezelfde periode, komt een overeenkomstig beeld naar voren. Ook daar was het aantal schilderijen dat als een marine (als genre) gecategoriseerd kan worden, groter dan het aantal werken dat door gespecialiseerde zeeschilders werd ingezonden. In de jaren van 1858 tot 1896 vormde de categorie "marine" 8 % van de inzendingen op de *Tentoonstelling van Levende Meesters*, zoals blijkt uit onderzoek van Chris Stolwijk.[367] Deze berekening is gebaseerd op de titels van de schilderijen. Een telling van de inzendingen van de zeeschilders levert daarentegen ruim de helft minder schilderijen op, namelijk 3,5 % van het aanbod.[368] Dit duidt dus ook op een belangstelling voor het onderwerp van de marine (als genre) onder schilders die niet waren gespecialiseerd in de zee en schepen.

[367] Stolwijk 1998, p. 154, tabel 6: *Aanbod van de Nederlandse eigentijdse kunst op de Tentoonstellingen van Levende Meesters 1858-1896, naar voorstelling, aantallen (n) en percentages (%).*, in Amsterdam en Den Haag. Het aanbod van de overige door Stolwijk benoemde genres is: historie 2 % ; genre en figuur 28,7 % ; (zelf-) portret 0,6 % ; landschap 34 % ; dierstuk 3,6 % ; stadsgezicht 12,1 % ; stilleven 9,5 % ; overig/onbekend 1,5 %.
[368] Berekening van het aandeel van 3,5 % van de zeeschilders in de *Tentoonstelling van Levende Meesters*, in de periode 1858-1896, op basis van een steekproef van zeventien catalogi voor Amsterdam (1860, 1865, 1874, 1880, 1886, 1892), Den Haag (1861, 1863, 1866, 1872, 1878, 1881, 1887, 1891, 1893, 1896) en Rotterdam (1862).
Het aandeel van de zeeschilders in de voorafgaande periode 1808-1857 bedraagt 4,7 %. Berekening op basis van een steekproef van 30 catalogi van de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in Amsterdam (1808, 1810, 1814, 1816, 1818, 1820, 1822, 1826, 1832, 1834, 1838, 1840, 1846, 1852, 1856), Den Haag (1811, 1817, 1823, 1827, 1830, 1833, 1835, 1837, 1843, 1847, 1849, 1853, 1857) en Rotterdam (1832, 1836).
Een kleine steekproef van tien catalogi voor Amsterdam (1810, 1816, 1822, 1840, 1852), Den Haag (1811, 1830, 1849, 1857) en Rotterdam (1836), geeft een indicatie dat het totale aantal marines (als genre) in deze periode slechts circa een 0,5 % hoger is. Het verschijnsel dat andere schilders dan de zeeschilders ook de marine (als genre) beoefenen, treedt pas op vanaf circa 1840. Dit wordt grotendeels veroorzaakt door de invloed van de Romantiek, zoals te zien is aan de schipbreuken en de storm op zee, evenals door de inzendingen van Duitse en Franse schilders, ook met dezelfde thema's.

Het is opmerkelijk dat in deze periode de "marine" op de *Tentoonstelling van Levende Meesters* volgens Stolwijk behoorde tot de top drie van hoogst geprijsde werken. De historiestukken waren het duurst met een gemiddelde vraagprijs van 600 gulden. De "marine" stond op een gedeelde tweede plaats met "genre en figuur" en kostte gemiddeld 350 gulden.[369] Bij de prijsvorming van de schilderijen speelden onder meer het prestige van het thema en de moeilijkheidsgraad van de vervaardiging een rol. Tussen de zee-, figuur- en historiestukken werd dus, wat dit betreft, een verwantschap ervaren, die tevens aansluit bij de zienswijze dat zeeschilderkunst werd beschouwd als een tak van de historieschilderkunst, zoals al aan de orde is gekomen. De schildertechnisch hoogstaande manier waarop in beide typen schilderijen een verhaal werd verteld, namelijk door middel van de complexiteit van de taferelen met figuren dan wel de weergave van schepen en de zee, bepaalde mede de hoge waarde op de kunstmarkt. Helaas voor beide genres raakten deze uitgewerkte aanpak en de bijbehorende thema's uit de vaderlandse geschiedenis en de scheepvaartwereld aan het einde van de 19de eeuw uit de mode. In de laatste decennia van de eeuw verloren zowel de historiestukken als de schilderijen van de gespecialiseerde zeeschilders de belangstelling van het publiek. Hoewel de gemiddelde vraagprijs dus hoog was voor de marine (als genre), is het de vraag of de zeeschilders, de werkelijke specialisten, in deze periode hiervan profijt hadden.[370] Hoe kan de toename van de marine (als genre) op de genoemde tentoonstellingen en het dalende aantal zeeschilders dat hierin een aandeel had worden verklaard en wat betekende dit voor de positie van de zeeschilders?

Het kustgezicht en het strand als werkterrein van de vissers is een thema dat al in de 17de eeuw deel uitmaakte van de Hollandse schilderkunst.[371] De kennismaking met de School van

---

In alle berekeningen van de productie door de zeeschilders zijn bijvoorbeeld de enkele dorps- en stadsgezichten en het portret van Michiel de Ruijter niet meegeteld.
Voorbeelden van schilders die niet waren gespecialiseerd in de zeeschilderkunst, maar die wel regelmatig zeestukken inzonden naar de *Tentoonstelling van Levende Meesters*, zijn: Johannes Hilverdink (1813-1902), Gerard van der Laan (1844-1915), Jacobus Hendrikus Johannes Nooteboom (1811-1878) en Hobbe Smith (1862-1942).

[369] Stolwijk 1998, p. 153, tabel 5: *Gemiddelde vraagprijs (f) Nederlandse eigentijdse kunst op Tentoonstellingen van Levende Meesters 1858-1896, verdeeld naar periode en voorstelling.* Helaas is hetzelfde onderzoek bij mijn weten nog niet uitgevoerd voor de periode 1808-1857, waardoor geen vergelijking tussen beide periodes kan worden gemaakt.
In de kunsthandel van bijvoorbeeld Goupil & Cie. behoorde de "marine" in deze periode niet tot de best verkopende schilderijen, zie: Stolwijk 1998, p. 212, Tabel 13: *De verkoop van Nederlandse eigentijdse kunst door Goupil op de Nederlandse markt 1861-1900, verdeeld naar genre en periode, aantallen (n) en percentages (%).* De "marine" staat op de vierde of vijfde plaats, na genre en figuur, landschap, stadsgezicht, dierstuk.
In de kunsthandel van E.J. van Wisselingh & Co werd werk van Mesdag en Meijer verkocht. Kwantitatieve gegevens zijn niet gepubliceerd. Zie: Heijbroek 1999.

[370] Deze studie bevat geen gegevens over de vraagprijs van de schilderijen van de gespecialiseerde zeeschilders omdat dit buiten het kader van dit onderzoek valt.

[371] Bijvoorbeeld: NMM, Simon de Vlieger, *Het strand bij Scheveningen*, 1633, olieverf op paneel, 68,6 x 106,7 cm., inventarisnummer BHC0774 en HSM, Adam Willaerts, *Schepen op een Hollandse rede*, 1627, olieverf op doek, 137,5 x 188,2 cm., inventarisnummer S.4165.

Barbizon en de daaropvolgende ontwikkeling in de landschapschilderkunst, had een radicale opfrissing van de enscenering en de stijl van dit traditioneel Hollandse onderwerp tot gevolg. Men schilderde de zee en het strand met hier en daar een schip, het duinlandschap en genretaferelen met de kustbewoners in hun dagelijkse bezigheden. Een vlotte schildertrant en vooral de weergave van de sfeer en het overbrengen van het persoonlijke gevoel van de schilder, waren hierbij van het grootste belang. De zee en het schip werden soms alleen nog maar afgebeeld als symbolen van het harde leven van vissers, zoals bijvoorbeeld in het werk van Jozef Israëls (1824-1911) (AFB. 31). *Op Kinderen der Zee* kijken de visserskinderen naar een klompscheepje, armoedig speelgoed dat stond voor het zware bestaan op zee, het voorland van de jongen.

31. Jozef Israëls, Kinderen der zee, 1872, olieverf op doek, 48,5 x 93,5 cm.
Collectie Rijksmuseum, inventarisnummer SK-A-2382.

Deze schilders waren niet persé nautisch geïnteresseerd. Hoewel net als voor de zeeschilders, ook voor hen de 17de-eeuwse schilderschool tot op zekere hoogte een inspiratiebron was, is hier sprake van een totaal andere vorm van zeeschilderkunst. Via deze nieuwe artistieke impuls veroverde de zee een niche in de Nederlandse schilderkunst, maar dat was niet te danken aan de gespecialiseerde zeeschilders. Integendeel, want door deze ontwikkeling in de schilderkunst, waarin schilders onder invloed van nieuwe kunststromingen en van de markt hun vakgebied verbreedden, kwam de positie van gespecialiseerde zeeschilders juist in het gedrang. De vervaging van de scheiding tussen de genres is zichtbaar in het verschil tussen het aantal inzendingen door de zeeschilders en andere

schilders van de marine (als genre), voor de ledententoonstellingen op de kunstenaarsverenigingen, evenals voor de *Tentoonstelling van Levende Meesters*. Beroepsgenoten, met name de landschapschilders, zagen dus geen belemmeringen meer voor het betreden van het domein van de zeeschilders.

Daarnaast droeg ook de behoudende en traditionele oriëntatie van veel zeeschilders op hun specialisme, bij aan de afname van hun marktaandeel (AFB. 32). De meeste zeeschilders vonden of zochten, op uitzonderingen zoals Willem Mesdag, Betzy Berg of Willem Schütz na, daardoor niet of slechts in beperkte mate aansluiting bij de schilderstijl of de atmosfeer van de nieuwe stroming.[372] De 19de-eeuwse kunstenaarsvereniging functioneerde echter als een efficiënt georganiseerde tentoonstellingsfabriek, die zoveel mogelijk inkomsten moest genereren voor de vereniging, de kunstenaars zelf en het ondersteuningsfonds voor weduwen en wezen. Bij de selectie voor de verkooptentoonstellingen werd daarom de vraag van de markt gevolgd en misten de gespecialiseerde zeeschilders letterlijk en figuurlijk de boot.

[372] Hoe verknocht een zeeschilder aan zijn specialisme kon zijn, kan worden geïllustreerd aan de hand van een voorbeeld uit de schilderpraktijk van Nicolaas Riegen. Samen met George Kiers ontving hij een opdracht van de directie van de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland' (SMN), voor het vervaardigen van schilderijen voor de salons op drie grote passagiersschepen, die de SMN in de jaren 1881-1882 in de vaart bracht voor de lijndienst naar Azië. Riegen en Kiers werden gevraagd schilderijen te maken die passen bij hun specialisme, zoals *Bomschuit op het strand*, *Oorlogsschip de Zeven Provinciën*, *Stil water bij maanlicht* en *Boeier op woelig water bij Spaarndam*. Ze werden echter ook geacht schilderijen af te leveren als *Zaagmolen te Tarasp (Zwitserland)*, *Belvedère te Nijmegen*, *Jacht op waterwild* en *Jacht op patrijzen*. Riegen liet per brief aan de directie van de SMN weten dat hij de "voor hem zoo eervolle als vriendelijke opdracht" aannam, maar dat hij over de keuze van de onderwerpen nog hoopte te kunnen overleggen. Zie: HSM, Lijsten met kunstenaarsnamen en schilderijtitels voor de mailschepen 'Prins Alexander', 'Prins Frederik' en 'Insulinde' van Stoomvaart Maatschappij 'Nederland', 1881-1882, inventarisnummer Hs 2157 en HSM, brief van Nicolaas Riegen aan de directie van Stoomvaart Maatschappij 'Nederland', 1-5-1881, inventarisnummer Hs 2158.

32. Nicolaas Riegen, *Een schroefstoomscheepje, een tweemaster en een kof*, circa 1875-1889, olieverf op paneel, 28,8 x 40 cm.
Collectie Het Scheepvaartmuseum, inventarisnummer 2018.0610.

Door de jaren heen hebben zeeschilders zich aangediend bij de verenigingen en zij konden lid worden als hun werk goed genoeg was. Omdat de gespecialiseerde schilderijen van de meeste zeeschilders in de laatste decennia van de 19de eeuw kennelijk onvoldoende beantwoordden aan de wensen van het kunst kopende publiek, kwamen zij niet meer in aanmerking voor een plaats op de ledenexposities. Het lidmaatschap van een kunstenaarsvereniging was voor hen daardoor niet langer lucratief en het aantal zeeschilders onder de leden was dan ook laag in deze periode. Binnen de strategisch-commerciële praktijk van de kunstenaarsvereniging speelden de afzonderlijke genres dus wel degelijk een rol. Aan het einde van de 19de eeuw was daardoor de nautische expertise van de gespecialiseerde zeeschilders op de kunstenaarsvereniging nog slechts van marginale betekenis en waren hun artistieke status en positie tot een minimum teruggebracht. Zoals in het volgende hoofdstuk zal blijken, stemt die situatie overeen met het beeld dat tot stand komt bij bestudering van de kunstkritiek in deze periode. Dit wijst op de nauwe betrokkenheid op elkaar van deze partijen in de kunstwereld.

Hoofdstuk 6.

De zeeschilderkunst in de kunstkritiek.

Inleiding

In de 19de-eeuwse kunstkritiek zijn de ideeën over het genre uit de reeds besproken laat 18de-eeuwse kunsttheoretische verhandelingen terug te vinden. In vervolg hierop zijn daarom de kunstkritieken gebruikt als de belangrijkste bron voor de theoretische denkbeelden over de zeeschilderkunst in de 19de eeuw. Voor dit onderzoek zijn de publicaties bestudeerd van kunstrecensenten, die verslag deden van de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in Amsterdam en Den Haag tussen 1808 en 1900.[373]

Vanaf de aanvang van de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in 1808, werden in verschillende periodieken zonder onderbreking artikelen gepubliceerd over wat er te zien was. De stukken waren in eerste instantie bedoeld om te informeren en te prikkelen tot een bezoek aan de expositiezalen. Via diverse culturele tijdschriften kreeg men een helpende hand toegestoken bij het kijken naar de 'nieuwe' kunst. De publicaties boden aan een tamelijk gevarieerd gezelschap auteurs de gelegenheid te reageren op de eigentijdse kunstproductie. Onder anderen overheidsambtenaren, dichters, schrijvers, kunstliefhebbers en kunstverzamelaars zonden hun op schrift gestelde meningen in. Hoewel het aantal bezoekers van de tentoonstellingen veel groter was dan de groep die de kunstkritieken daadwerkelijk las, waren de kritieken medebepalend voor de toen heersende opvattingen over kunst. De lezers behoorden namelijk tot het deel van het publiek dat een actieve rol speelde in de kunstwereld: de in kunst geïnteresseerden, waaronder de kunstenaars zelf, en de kunst kopende bovenlaag van de bevolking.[374]

Voor het terugvinden van de zeeschilderkunst in de recensies zijn, naast de namen van de zeeschilders op de *Referentielijst van zeeschilders* (zie Bijlage 1), de aanduidingen van het genre gebruikt, bijvoorbeeld: "Zeegezigten" (1808), "Zeestukken" (1817), "het Zeeschilderen" (1834) en "marine" (1861), en van de beoefenaren ervan, zoals "Schilders van Zeeën en Waters" (1814), "Zeeschilder" (1816) en "scheepsschilder" (1828).[375] Toonaangevende recensenten waren onder

---

[373] Over de tentoonstellingen die werden georganiseerd door de kunsthandel en de kunstenaarsverenigingen, verschenen vrijwel geen recensies. De weinige aangetroffen recensies bleken, op een enkele uitzondering na, geen nieuwe informatie te bevatten.

[374] Ouwerkerk 2003, p. 22, 36-37, 92, 116, 152.
Voor de organisatie en opzet van de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in het begin van de 19de eeuw, zie: hoofdstuk 3.

[375] [anoniem], 'Ten-toon stelling der Schilderyen…', 1808, p. 295.
A. 1817, p. 310.
X. 1834, p. 190.
[anoniem], *De tentoonstelling van kunstwerken…* 1861, p. 14.

anderen Jeronimo de Vries, Josephus Albertus Alberdingk Thijm (1820-1889), Tobias van Westrheene (1825-1871) en Jacques van Santen Kolff (1848-1896). Veel andere auteurs zijn echter niet te identificeren, omdat de recensies niet of slechts met een enkele letter, bijvoorbeeld een X., of alleen een voornaam werden ondertekend. In deze gevallen kon daardoor geen informatie worden gevonden over hun achtergrond.

De recensies van De Vries verschenen in *Vaderlandsche letteroefeningen*, een gerenommeerd letterkundig tijdschrift, dat bestond tussen 1760-1876, waarin ook artikelen over kunst en kunstenaars te vinden waren.[376] Alberdingk Thijm werkte voor het culturele tijdschrift *De Spektator*, waarvan hij één van de oprichters was, en dat tussen 1843 en 1850 onder verschillende titels werd uitgegeven. Daarna schreef hij voor de *Kunstkronijk*, dat het enige tijdschrift was tussen 1850 en 1875 waarin tentoonstellingsrecensies werden gepubliceerd. De *Kunstkronijk* was een veelgelezen tijdschrift voor een breed publiek, dat werd uitgegeven tussen 1840 en 1910.[377] In de jaren 1857-1870 verschenen hierin ook stukken over de tentoonstellingen die waren ondertekend met de initialen W., v. W. Wz. en T. v. W. Deze auteur is hoogstwaarschijnlijk Tobias van Westrheene Wz., die zich sinds 1850 onder andere in de kring rond *De Spektator* bewoog.[378]

De kunstkritieken zijn vanwege hun regelmatige verschijning gedurende de hele periode een waardevolle bron voor dit onderzoek. De zeeschilderkunst was bovendien goed vertegenwoordigd op de *Tentoonstelling van Levende Meesters*, waardoor de ontwikkelingen in het genre door de kunstcritici op de voet konden worden gevolgd. Naar de tentoonstellingen in Amsterdam en Den Haag, destijds de belangrijkste kunstcentra van het land, en Rotterdam stuurden 77 van de 110 zeeschilders hun schilderijen in voor expositie. Het grootste deel van de 19de-eeuwse zeeschilders draaide dus mee in dit tentoonstellingencircuit (zie Bijlage 2. *Zeeschilders op de Tentoonstelling van Levende Meesters en in de kunstkritiek*). In de periode van 1810 tot en met 1899 bedroeg het gemiddelde aandeel van hun werk 4,5% van het totaal aan inzendingen.[379]

B. 1814, p. 348.
J.H.S. 1816, p. 776.
Weiland 1828, p. 42.
Dit zijn uitsluitend de eerste plaatsen in de recensies waarop deze aanduidingen zijn aangetroffen.

[376] Ouwerkerk 2003, p. 126-127.

[377] Ibidem, p. 77, 134-137.

[378] Aa 1852/1877.

[379] Berekening van het percentuele aandeel van de zeeschilders op basis van een steekproef van 46 catalogi van de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in hoofdzakelijk Amsterdam en Den Haag, over de periode van 1810, het jaar waarin de eerste catalogus werd uitgegeven met vermelding van de namen van de kunstenaars, tot 1899. Voor enkele jaren is de catalogus van de Rotterdamse tentoonstelling (vanaf 1832) gebruikt als een Haagse of Amsterdamse catalogus ontbrak. Per decennium zijn gemiddeld vijf catalogi onderzocht. Opgesplitst in de drie tijdvakken ziet dit er uit als volgt:
Tussen 1808-1838 bedroeg het aandeel van de zeeschilders in de *Tentoonstelling van Levende Meesters* circa 4,1 % van de inzendingen. Berekening op basis van een steekproef van negentien tentoonstellingscatalogi uit Amsterdam, Den Haag en Rotterdam.

Gezien dit geringe percentage is het opmerkelijk dat aan de zeeschilderkunst altijd aandacht werd besteed. Bijna de helft van de exposerende zeeschilders, 37 van de 77, werd in de recensies genoemd.[380] In de periode 1808-1838 waren de meest besproken zeeschilders Nicolaas Baur, Martinus Schouman en Johannes Schotel. Tussen 1839-1869 behoorde Martinus Schouman nog steeds tot de grote namen, naast Louis Meijer en Willem van Deventer. Vanaf 1870 tot het einde van de 19de eeuw was Willem Mesdag de enige vertegenwoordiger van het genre die er volgens de kunstcritici nog toe deed. Dit beeld komt voor een deel overeen met de canon van 19de-eeuwse zeeschilders in de kunsthistorische literatuur, die grofweg bestaat uit het driemanschap Schotel-Meijer-Mesdag. Er werden in de recensies echter veel meer zeeschilders genoemd dan die tegenwoordig nog naamsbekendheid genieten. Van niet alle 37 van wie de naam voorkomt in de kunstkritiek werd, in positieve dan wel negatieve zin, ook het werk besproken. Er kan desondanks worden gesteld dat er in de 19de eeuw meer zeeschilders succesvol werkzaam waren dan in de huidige kunsthistorische literatuur wordt voorgespiegeld.[381]

Toch kan aan de contemporaine kunstkritiek niet eenduidig worden afgelezen hoe de zeeschilderkunst ervoor stond. Als bijvoorbeeld de geringe aandacht voor de zeeschilderkunst tegen 1900 in de recensies van de *Tentoonstelling van Levende Meesters* als maatstaf wordt genomen, dan lijkt het genre aan het einde van de eeuw door nog slechts een enkeling te worden beoefend en als schilderspecialisme ten onder te zijn gegaan. Tussen 1870 en 1900 zijn echter nog steeds 63 zeeschilders in leven en zond bijna de helft (28) van hen werk in naar de *Tentoonstelling van Levende*

Tussen 1839-1870 was hun aandeel circa 5,8 % van de inzendingen. Berekening op basis van een steekproef van vijftien tentoonstellingscatalogi, periode 1839-1869, uit Amsterdam, Den Haag en Rotterdam.
Tussen 1870-1900 vormde hun aandeel circa 2,8 % van de inzendingen. Berekening op basis van een steekproef van twaalf tentoonstellingscatalogi, periode 1870-1900, uit Amsterdam, Den Haag en Rotterdam.

[380] Opgesplitst in de drie tijdvakken ziet dit er uit als volgt:
Tussen 1808-1838 exposeerden minimaal 31 zeeschilders en werden 13 genoemd in de kunstkritiek: (in volgorde van geboortejaar) Nicolaas Baur, Martinus Schouman, Jan van Ouwerkerk, Johannes Boshamer, Johannes Hermanus Koekkoek, Johannes Schotel, Christiaan Dreibholtz, Casparus Morel, Frans van den Blijk, Petrus Schotel, Pieter Dyxhoorn, Hendrik van den Helm, Petrus Schiedges (I).
Tussen 1839-1870 exposeerden minimaal 56 zeeschilders en werden 28 genoemd in de kunstkritiek: (in volgorde van geboortejaar) Martinus Schouman, Johannes Hermanus Koekkoek, Christiaan Dreibholtz, Charles de Florimont, Anthonie Waldorp, Frans van den Blijk, George Opdenhoff, Petrus Schotel, Louis Meijer, Hendrik Vettewinkel, Ary Pleijsier, Christiaan Kannemans, Petrus Schiedges (II), Abraham Hulk (I), Hermanus Koekkoek (I), Willem Gruyter jr., Everhardus Koster, Maurits Verveer, Willem Mittelholzer, Frans Breuhaus de Groot, Willem van Deventer, Eduard van Heemskerck van Beest, Maurits de Haas, George Hoffmann, Hermanus Koekkoek (II), Johannes Hilverdink, Adrianus Hilleveld, George Kiers.
Tussen 1870-1900 exposeerden minimaal 28 zeeschilders en werd zeven genoemd in de kunstkritiek: (in volgorde van geboortejaar) Willem van Deventer, Nicolaas Riegen, Eduard van Heemskerck van Beest, Willem Mesdag, Hermanus Koekkoek (I) of (II), Johannes Hilverdink, Hendrik Veder.
Mij is geen onderzoek bekend waarin is geanalyseerd hoeveel overige schilders per genre in de recensies werden genoemd ten opzichte van het aantal exposanten in het betreffende genre.

[381] Zie: de inleiding van dit proefschrift en hoofdstuk 3.

Meesters.[382] Dit bewijst dat aan het einde van de 19de eeuw de zeeschilderkunst als specialisme onder schilders nog intact was en dat er een zekere vraag bestond naar deze schilderijen. Eveneens wordt hiermee een effect zichtbaar van de kunstkritiek op de canon van de beeldende kunst: als er niet over je wordt geschreven, besta je niet. Gesteld kan echter worden dat de zeeschilder zich klaarblijkelijk wist te handhaven, waarschijnlijk juist door zijn specifieke kennis van de weergave van schepen en, niet in de laatste plaats, dankzij de Nederlandse nationale vereenzelviging met scheepvaart en de zee.[383]

Om te bestuderen hoe de kunsttheoretische denkbeelden ten aanzien van de zeeschilderkunst in de kunstkritiek tot uiting kwamen, zijn drie aspecten uit de eerder besproken kunsttheoretische literatuur als leidraad genomen: de belangstelling voor de 17de-eeuwse schilderkunst, de uitdrukking van het natuurlijke element de zee/het water en de opvatting van het zeestuk als historieschilderkunst van de tweede soort. Elk aspect wordt hierna chronologisch behandeld in een aparte paragraaf, die opent met een korte inleiding op het betreffende aspect.

Navolging van de 17de-eeuwse zeeschilderkunst

Diverse Europese denkers, schrijvers en kunstliefhebbers hebben zich in de 18de en het begin van de 19de eeuw in woord en geschrift beziggehouden met de beschouwing van de Hollandse smaak en kunstbeoefening. De reeds genoemde nationalistische uitingen van Ploos van Amstel, Otten Husly, Van der Willigen en Feith ten aanzien van de zeeschilderkunst, bevinden zich dan ook in een veel groter netwerk van overtuigingen en opvattingen, waarin relaties worden gelegd tussen de eigen en lokale kunstproductie en onder meer de volksaard, klimatologische omstandigheden, landschap en politieke onafhankelijkheid. Deze publicaties zijn van grote invloed geweest op de ideeën over de 17de-eeuwse schilderkunst en de navolging ervan in de eigentijdse kunstbeoefening, zoals die vooral in de vroege 19de-eeuwse kunstkritiek zijn terug te vinden. Ze hebben onder meer geleid tot de karakterisering van het naturalisme als de schilderstijl van de traditionele Hollandse schilderschool, waarin landschap en genre als de belangrijkste onderwerpen worden gezien. In lijn met de veronderstelde nuchtere en ijverige volksaard van de Hollander, wordt deze stijl gekenmerkt door een waarheidsgetrouwe weergave van de natuur en een onderwerpkeuze uit eenvoudige taferelen

[382] Telling van het aantal levende zeeschilders op basis van mijn *Referentielijst van zeeschilders* (Bijlage 1): 63 zeeschilders zijn geboren voor 1880 en gestorven na 1900.

[383] Het specialisme van de zeeschilderkunst wordt in Nederland tot op de dag van vandaag beoefend. Rond 1950 werd de Nederlandse Vereniging van Zeeschilders (NVZ) opgericht (http://www.zeeschilders.com). Tegenwoordig zijn ook maritiem geïnspireerde beeldhouwers, keramisten en grafici in het ledenbestand opgenomen. De NVZ organiseert over de hele wereld exposities van het werk van de leden.

in en rond het huis en de nabije omgeving. De sfeer op deze schilderijen is kalm en bekoorlijk en wekt een aangenaam, vaderlandslievend, gevoel op.[384]

Illustratief voor het idee van de verwantschap tussen het land en de kunstbeoefening, zoals uit dit gedachtengoed naar voren komt, is de reactie van een zekere B. op de inzendingen van de zeeschilders naar de Amsterdamse tentoonstelling van 1816. De recensent vond de zeestukken in de zalen in kwantitatief opzicht tegenvallen en hij klaagde: "Wanneer men de waterrijkheid van ons Vaderland (bijzonder der Noordelijke Provincien) in aanmerking neemt, moet men zich intusschen verwonderen, dat dit vak zo schraal bezet is." Over de kwaliteit van de stukken was hij wel tevreden: "In Zee- en Watergezigten is deze Expositie niet rijk, maar de weinige voortbrengsels in dit vak zijn daarom niet te versmaden."[385] Zes jaar later verbaasde hij zich er opnieuw over dat de zeeschilderkunst "in ons aan en als in zee gelegen vaderland, niet meer beoefenaars vindt."[386]

De opmerkingen van de recensent benadrukken de positie van de zeeschilderkunst als een zelfstandig en onlosmakelijk verbonden onderdeel van de traditionele Hollandse schilderschool. Hoe zagen de kunstrecensenten de navolging van het 17de-eeuwse naturalisme voor de eigentijdse zeeschilderkunst? Welke criteria werden aan het genre gesteld en welk belang werd daaraan gehecht binnen het kader van het nationalisme?

De zeeschilders zijn inderdaad met zeer weinigen vertegenwoordigd wanneer in 1808 de eerste *Tentoonstelling van Levende Meesters* van start gaat, maar zij maken vanaf het begin deel uit van de inzenders. Hun werk wordt besproken in de kritieken dankzij de sterke positie van de zeeschilderkunst als een karakteristiek Hollands genre, dat bovendien herinnerde aan glorieuze tijden van de 17de eeuw. De opvatting van de zeeschilderkunst die in de periode 1808-1838 uit de kunstkritieken naar voor komt, loopt in de pas met de heersende kunsttheoretische denkbeelden uit de laatste decennia van de 18de eeuw en met het nationale kunstbeleid van de overheid dat werd opgezet onder koning Lodewijk Napoleon in het begin van de 19de eeuw. De eigentijdse zeeschilderkunst wordt tijdens de primeur van het kunstevenement door de overheid doelbewust

[384] Over de beeldvorming van de 17de-eeuwse Noord-Nederlandse schilderkunst is uitvoerig gepubliceerd door onder anderen Eveline Koolhaas-Grosfeld (1992). Hier worden bijvoorbeeld genoemd: Montesquieu, *De l'esprit des lois*, 1748, over het verband tussen volksaard, klimaat en regeringsvorm; W.A. Ockerse, *Ontwerp tot eene algemeene characterkunde*, 1788-1797, over de volksaard en kunstbeleving en -beoefening. En door Dedalo Carasso (1998). Hier wordt bijvoorbeeld genoemd: Roger de Piles, *Du gout, et sa diversité, par rapport au différentes Nations*, 1699; J.B. Du Bos, 1719, over de invloed van het klimaat op de nationale kunst.
[385] B. 1816, p. 264-265.
Lijst der kunstwerken…, Amsterdam 1816. De catalogus bevat 213 schilderijen, waaronder acht schilderijen van vier zeeschilders (Nicolaas Baur, Johannes Hendrik Boshamer, Martinus Schouman en Johannes Hermanus Koekkoek).
[386] B. 1822, p. 379.

gebruikt voor het aankweken van een nationaal besef, zoals blijkt uit de verslaggeving en de aankoop van bepaalde zeestukken.

De keuze van de locatie van de eerste *Tentoonstelling van Levende Meesters*, het net opgerichte Koninklijk Museum (1808), het huidige Amsterdamse paleis op de Dam, berustte evenmin op toeval. Onder één dak met de tentoonstelling werden in de museumzalen de schilderijen met episodes uit zeeslagen geëxposeerd van onder anderen Ludolf Bakhuizen, Willem van de Velde (I) en Jan van de Cappelle (1626-1679). Ook hingen er meerdere admiraalsportretten, van onder anderen Aert van Nes.[387] De schilderijen getuigden van de belangrijke rol van de scheepvaart in de nationale geschiedenis.

De recensie van de allereerste *Tentoonstelling van Levende Meesters* bestond uit het verslag van Johan Meerman (1753-1815) en was ter informatie voor de koning bestemd. Meerman bekleedde de functie van Directeur-Generaal van het onder Lodewijk Napoleon opgerichte Koninklijk Instituut van Wetenschappen, Letterkunde en Schoone Kunsten. De afdeling de Vierde Klasse van dit instituut was, zoals reeds gemeld, verantwoordelijk voor de organisatie van de tentoonstelling. De *Algemeene konst- en letterbode* publiceerde dit verslag van de overheid, zodat het publiek er ook kennis van kon nemen. Een kritische bespreking van de kunstwerken kwam hierin niet voor.[388] Meerman was een bereisde en een internationaal georiënteerde kunstliefhebber. In zijn ogen diende de grondslag van de eigentijdse nationale kunst te worden gevormd door het Italiaans-Franse academische classicisme. Hij was weliswaar van mening dat de oude Hollandse meesters in ere moesten worden gehouden, maar de traditioneel Hollandse genres waren hem eigenlijk niet verheven genoeg. Als culturele topambtenaar werd hij echter uiteraard geacht het kunstbeleid, dat gericht was op het stimuleren van de eigen kunstproductie, volledig uit te dragen.[389]

Overeenkomstig het gevoerde beleid bracht Meerman in zijn rapportage de nationale invalshoek op de kunst dan ook nauwgezet onder de aandacht. De zeeschilderkunst introduceerde hij als “die stukken, die onze Natie door eene meerder dagelyksche ondervinding eigener zyn”. Uit deze formulering blijkt de invloed van Rhijnvis Feith, die in 1791 de bijzondere band van het Nederlandse volk met de zee beschreven had. Meerman stelde vast dat de bezoekers tevreden waren over het niveau van de getoonde zeestukken. Eén werk in het bijzonder kreeg veel aandacht van de

---

[387] Dit blijkt uit de verschillende gepubliceerde aankooplijsten en ontvangstbewijzen met betrekking tot het Koninklijk Museum, daterend voor 15 september 1808, de openingsdatum van de tentoonstelling, zie: Moes 1909, p. 111-117. Onder de admiraalsportretten was dat van Aert van Nes en van zijn echtgenote Geertruida den Dubbelde, geschilderd door Bartholomeus van der Helst (1613-1670),. Op beide schilderijen zijn schepen op de achtergrond te zien, geschilderd door Ludolf Bakhuizen. Bij de admiraal is een zeeslag afgebeeld, bij zijn echtgenote een haven. Collectie RMA, inventarisnummer SK-A-140 en SK-A-141.
[388] Ouwerkerk 2003, p. 37.
[389] Koolhaas-Grosfeld 1982, p. 620-621.
Bergvelt 2005/2006, p. 258-260.
Burg 2013.

bezoekers, volgens Meerman omdat dit niet onderdeed voor de schilderijen van de 17de-eeuwse meesters. Plichtsgetrouw besloot hij met een herhaling van de doelstelling van het kunstbeleid: "het herstel namelijk van den ouden luister der Hollandsche Meesters".[390]

Het schilderij dat zo in de smaak viel bij de bezoekers van de tentoonstelling werd bekroond door de jury, waarin Meerman ook zitting had, en in opdracht van de koning aangekocht voor de collectie van het Koninklijk Museum. De maker van dit zeestuk was Nicolaas Baur. Hij ontving voor zijn schilderij van een zeilend jacht en een driemaster in de achtergrond op een stormachtige zee, de prijs die was gereserveerd voor het beste beeldhouwwerk, maar die door het ontbreken van geschikte inzendingen niet kon worden uitgereikt.[391] In een brief aan Johan Meerman naar aanleiding van de prijstoekenning, meldt Baur dat hij "alles zal aanwenden om mij verder te perfectioneeren […] om de Hollandse school weeder in haar oude luister te herstellen […]".[392]

Baur was duidelijk goed op de hoogte van het kunstbeleid en hij voldeed met zijn schilderij kennelijk aan de criteria voor het winnen van de wedstrijd. De koning had het hoogste prijzengeld beschikbaar gesteld voor de beeldhouwwerken en de historiestukken. Het feit dat deze beloning werd uitgereikt aan een zeeschilder wijst op het respect en de speciale belangstelling voor het genre, als tenminste was voldaan aan de navolging van de 17de-eeuwse schilders, zowel wat betreft de schilderstijl als de onderwerpkeuze. Maar wat hielden die criteria in?

In de voordracht voor de aankoop van een schilderij van Martinus Schouman, dat op dezelfde tentoonstelling te zien was, duidt Meerman één van de gewenste stijlelementen aan: het water diende transparant te zijn. Schoumans schilderij vond hij van een mindere kwaliteit dan dat van Baur, maar hij stelde voor om het als een pendant aan te schaffen. Weliswaar was het water volgens Meerman niet voldoende helder geschilderd, maar dit kon zijns inziens niet als kritiek worden geopperd omdat Schouman "een ander soort van water" had weergegeven.[393] Deze aanduiding wordt verder niet toegelicht, maar wellicht doelde hij op het ondoorzichtige, schuimende water van

---

[390] [Meerman] 1808, p. 292-295; 307-311.
Lijst der schilderstukken…, Amsterdam 1808. Catalogusnummer 73, *Een dito [woelend water] met een zeilend Jagt, een Driemast Schip in het verschiet, benevens eenige Boten*. Zonder naamsvermelding [Nicolaas Baur]. Huidige verblijfplaats onbekend.
[391] Bergvelt 2005/2006, p. 273.
NA, toegangsnummer 2.01.12, inventarisnummer 901, concept van het verslag over de aankopen op de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in 1808, voor Lodewijk Napoleon door J. Meerman, 24-11-1808.
NHA, toegangsnummer 175, inventarisnummer 141, Notulen IVe Klasse, 1808-1816, p. 24-26, Extra Vergadering op 7 en 8-11-1808 en p. 29-31 Extra Vergadering op 17-11-1808.
[392] NA, toegangsnummer 2.01.12, inventarisnummer 908, brief van N. Baur aan J. Meerman, dd. 12-12-1808.
[393] NA, toegangsnummer 2.01.12, inventarisnummer 901, concept van het verslag over de aankopen op de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in 1808, met voordracht van overige aankopen, voor Lodewijk Napoleon door J. Meerman, 24-11-1808.
Lijst der schilderstukken…, Amsterdam 1808. Catalogusnummer 72, *Een woelend Water, met een zeilend Kopjagt en een Driemast Schip, voerende Americaansche vlag.* Zonder naamsvermelding [Martinus Schouman]. Huidige verblijfplaats onbekend.

een woelige zee. Opmerkelijk is dat Schouman op dat moment zo'n hoge status heeft, dat zijn falen op dit punt door Meerman wordt goedgepraat. Omdat hij als enige zeeschilder op de overheidslijst van belangrijke kunstenaars stond, mocht Schouman niet ontbreken in het Koninklijk Museum.[394]

Naast de stijl, was ook het onderwerp van de zeestukken een criterium van belang binnen de planmatige opzet van het nationale kunstbeleid en er werden passende aankopen gedaan. Begin 1808 waren van Baur *'s Lands fregat 'Rotterdam' op de Maas voor Rotterdam* en *Het oorlogsschip 'Amsterdam' voor de Westerlaag op IJ voor Amsterdam* verworven (zie AFB. 34). Op de twee nieuwste aanwinsten van de tentoonstelling aan het einde van hetzelfde jaar waren twee driemasters afgebeeld, hoogstwaarschijnlijk koopvaardijschepen. De schilderijen vormden daarmee in thematisch opzicht een bewuste aanvulling op de eerder verworven doeken met marineschepen.[395] Dergelijke zeestukken, die verwezen naar de koopvaarders van de 17de eeuw, waren vanwege de nationalistische lading voor het museum interessanter dan een zeegezicht met alledaagse kleine scheepvaart.

Na het vertrek van Lodewijk Napoleon in 1810, wordt de organisatie van de *Tentoonstelling van Levende Meesters* voortgezet met hetzelfde doel: het stimuleren van de eigentijdse kunstproductie en de ontwikkeling van de smaak van het publiek. Vanaf het aantreden van Willem I in 1813 zijn meerdere recensenten actief.[396] In de loop van de periode ontvouwt zich een uitgebreider stelsel van stijlcriteria voor de zeestukken. Leidend hierin is nog steeds de gelijkenis met de 17de-eeuwse schilderkunst in de behandeling van de natuurlijke elementen. Die wordt uitvoerig besproken en beoordeeld. Behalve de al genoemde transparantie van het wateroppervlak, zijn de kleuren van de lucht, horizon en wolken, de vorm van de golven en de harmonieuze samenhang tussen lucht en water onderwerp van de beschouwingen. Daarnaast is zowel de correcte weergave, als ook een voldoende aantal schepen op de schilderijen van belang. De specifieke benoeming van scheepstypen in de schilderijtitels, die door de zeeschilders werden aangeleverd voor de catalogus, wordt overigens niet overgenomen door de recensenten. Hun interesse ging op de eerste plaats uit naar de stijl en techniek van de zeestukken en niet naar de nautische details. Ook uit deze recensies

---

[394] Voor de lijst van kunstenaars die in 1806 was opgesteld door Desprès voor koning Lodewijk Napoleon, zie: hoofdstuk 2.

[395]Over de aankopen voor het Koninklijk Museum, zie: Bergvelt 2005/2006, p. 266-274: hier wordt beweerd dat de aankoop van de zeestukken van Baur en Schouman door Lodewijk Napoleon in 1808, willekeurige keuzes waren, vallend in de categorie landschappen en op niet meer gebaseerd dan de artistieke kwaliteit van de schilderijen.
NA, toegangsnummer 2.01.12, inventarisnummer 908, brief van N. Baur aan J. Meerman, 12-12-1808, naar aanleiding van onder andere de aankoop van twee schilderijen voor het Koninklijk Museum, begin 1808. Deze twee schilderijen zijn in de collectie van het Rijksmuseum: *'s Lands fregat 'Rotterdam' op de Maas voor Rotterdam*, 1807, olieverf op doek, 80 x 106 cm., SK-A-1004 en *Het oorlogsschip 'Amsterdam' voor de Westerlaag op IJ voor Amsterdam*, 1807, olieverf op doek, 82 x 103 cm., SK-A-1005.

[396] Ouwerkerk 2003, p. 22-26.

spreekt een gevoel van verbondenheid van het water en de scheepvaart met de zeeschilderkunst, waardoor het wordt ervaren als 'eigen aan de natie'. Het nationalistische gevoel bij het zeestuk wordt versterkt door het historiserende effect van de 17de-eeuwse stijlnavolging.

De belangrijkste pleitbezorger van de navolging van de 17de-eeuwse schilderschool was Jeronimo de Vries, een belezen kunstkenner, die onder verschillende pseudoniemen publiceerde in *Vaderlandsche letteroefeningen*. De Vries ondersteunde het officiële overheidsbeleid, dat gericht was op het behoud van het traditionele karakter van de Nederlandse schilderkunst. Hij was betrokken bij de organisatie van de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in Amsterdam, die hij zag als een belangrijke manier om de eigentijdse kunst te bevorderen. Via zijn kritieken was De Vries bewust bezig met de beïnvloeding van de smaak van het publiek en hij stelde zich teweer tegen alles wat niet 'typisch Hollands' was.[397]

In 1816 begon De Vries, onder het pseudoniem J.H.S., met het schrijven van recensies.[398] In zijn eerste publicatie stelde hij de 17de-eeuwse zeeschilder Ludolf Bakhuizen ten voorbeeld. Zoals reeds besproken, werd het werk van Bakhuizen in de kringen van kunsttheoretici en kunstkenners al sinds het einde van de 18de eeuw als een ijkpunt voor kwaliteit gebruikt. De Vries was hiervan ongetwijfeld op de hoogte. De stijl van de Hollandse schilderschool was voor hem een bepalend criterium en in de bespreking van de zeeschilderkunst, door hem aangeduid als "dit waarlijk moeijelijk vak", weidde hij dan ook het meest uit over de aspecten als coloriet, toon, uitvoering en compositie.

Enige jaren later voerde hij naast Ludolf Bakhuizen ook Willem van de Velde (II) op als ijkpunt (zie bijvoorbeeld AFB. 4 en 25).[399] Door de vergelijking met de meer ingetogen stijl en composities van het werk van Van de Velde (II) werden de criteria toegespitst: een naturalistische weergave van water en lucht, die de gemoederen in beweging bracht, maar niet teveel, in een stilistische navolging van de 17de-eeuwse zeeschilders en met een correcte weergave van de nautische aspecten. De Vries keert zich hiermee af van de ideeën over de zee als drager van emoties, zoals die door de laat-18de-eeuwse kunsttheoretici naar voren waren gebracht en onder invloed van de romantische stroming weer terrein wonnen in het begin van de 19de eeuw. Dat andere recensenten hier wel in geïnteresseerd waren, zal blijken in de hiernavolgende paragraaf Natuuruitdrukking.

De zienswijze van De Vries vinden we grotendeels terug bij Jacobus Andries Weiland (1784-1869), een jurist met een actieve interesse in de teken- en schilderkunst en grafische technieken, die uitgebreide artikelen publiceerde in het gespecialiseerde kunsttijdschrift *Magazijn voor schilder- en*

---

[397] Ibidem, p. 44-45.
Koolhaas 1992, p. 132-134.
Koolhaas-Grosfeld 1982, p. 622-627.
[398] J.H.S. 1816, p. 761-781.
[399] Vries 1823, p. 131-132.

toonkunst. In 1828 plaatste hij zijn recensie, met een omvang van maar liefst 53 pagina's, over de tentoonstelling in Den Haag van 1827. Uitvoerig verdedigde hij Johannes Schotel die volgens een andere criticus, een zekere "R.P., Kunstliefhebber" uit Rotterdam, te weinig schepen zou afbeelden in vergelijking met Willem van de Velde en Ludolf Bakhuizen.[400] Weiland wees erop dat Schotel wel degelijk in de geest werkte van deze 17de-eeuwse zeeschilders, want die plaatsten ook niet veel schepen in hun stormen. Bovendien getuigde het volgens hem juist van een groter artistiek vakmanschap om minder vaartuigen te schilderen in een gecompliceerd perspectief in hoge golven, dan een groot aantal schepen op een vlakke zee. Schotel was namelijk in staat om de schepen en tuigage vanuit de vreemdste hoeken nog altijd correct weer te geven (AFB. 33).[401]

33. Johannes Christiaan Schotel, *Schepen op een onstuimige zee*, 1826, olieverf op doek, 159,6 x 220,2 cm.

Collectie Rijksmuseum, inventarisnummer SK-A-1131.

[400] Weiland 1828, p. 1-53.
R.P. 1827, p. 7. "*R.P., Kunstliefhebber*" is een niet te identificeren recensent uit Rotterdam, die zijn mening over de tentoongestelde werken in Den Haag kenbaar maakte via een pamflet, dat tegen betaling van 15 cent te koop was.
Lijst der schilderwerken…, Den Haag 1827. De exposerende zeeschilders waren Petrus Paulus Schiedges (I), Martinus Schouman, Johannes Hermanus Koekkoek, Johannes Christiaan Schotel en Petrus Johannes Schotel.
[401] Weiland 1828, p. 41-42.

In Weilands beschouwing zijn de criteria voor een goed zeestuk terug te vinden: het werk moet een vergelijking met de 17de-eeuwse meesters van de zeeschilderkunst kunnen doorstaan, schildertechnisch dienen compositie, verhoudingen en kleurgebruik in orde te zijn en het water moet er vloeiend en doorschijnend uitzien. Waarschijnlijk las men elkaars recensies, want in deze voorwaarden valt de invloed van de mening van Jeronimo de Vries te bespeuren en ze zijn dus niet nieuw. Weiland gebruikt echter voor de eerste keer in de bespreking van een zeestuk de term scheepsschilder en dit geeft precies zijn opvatting van het genre weer: hij verlangt feilloos herkenbare kenmerken van het scheepstype en correcte nautische details, zoals de manier waarop een schip in de golven ligt. De schepen zijn dus de hoofdzaak en de zee en de lucht vormen daarbij de achtergrond. Zijn belangstelling voor en kennis van schepen werd op zo'n specifiek niveau niet door andere kunstrecensenten gedeeld, maar ligt wel in één lijn met de opvatting van de zeeschilders van hun vak.

In de jaren 30 was de kunst en cultuur van de 17de-eeuwse Republiek beeldbepalend en dienden de zeeschilders zich nauwkeurig te voegen naar het voorbeeld van de traditionele zeeschilderkunst van de Noordelijke Nederlanden. Ingegeven door nationalistische motieven werd, nu door zekere recensenten X. en A., Johannes Schotel opnieuw vermanend toegesproken; de zeeschilder die volgens de kunstcritici notabene de standaard voor het genre had gezet waaraan alle zeeschilders werden afgemeten.[402] Wederom was zijn zuinige gebruik van schepen een punt van aandacht. In tegenstelling tot de schilderijen van Willem van de Velde, Ludolf Bakhuizen en Simon de Vlieger, die "een rijkdom van ordonnantie in schepen van verschillende aard tentoonspreidden, zijn thans over het algemeen de tafereelen [van Schotel] hiermede spaarzaam, en soms arm, gestoffeerd", zo werd gemeld.[403] Aan de na te volgen meesters, Van de Velde (II) en Bakhuizen, is de naam van Simon de Vlieger toegevoegd. Dit duidt op de toegenomen belangstelling voor de 17de eeuw en een uitbreiding van de kennis van de toenmalige zeeschilderkunst. De Vlieger was bovendien de leermeester van Willem van de Velde (II) geweest en hun werk vertoont enige overeenkomsten. Waarschijnlijk viel hij daarom in de smaak.

De gerichtheid op de eigen geschiedenis wordt ook als verstikkend ervaren en zelfs belachelijk gemaakt. In de kunstkritiek is dit waarneembaar in een recensie die verscheen onder de titel *Wenken en gevoelens over de jongste tentoonstelling van schilderijen te Amsterdam 1834*

---

[402] X. 1832, p. 205.
X. 1834, p. 190.
X. 1835, p. 333.
[403] A. 1833, p. 300.
X. 1836, p. 174.

(medegedeeld in gesprekken).[404] De jonge schrijver en criticus Everhardus Johannes Potgieter (1808-1877) publiceerde het stuk in de vorm van een geanimeerd gesprek. Hiermee sloot hij aan bij voorbeelden uit de 18de-eeuwse Franse en Italiaanse romantische literatuur. De dialoog of het gesprek waren geliefde stijlvormen, omdat de lezer daarmee op een natuurlijke manier meegenomen kon worden in het verhaal en de meningen van de gesprekspartners. Ieder van de gespreksgenoten vertegenwoordigde een bepaald deel van de tentoonstellingsbezoekers en van de critici van die tijd.[405] De ik-figuur (Potgieter), zijn vriend en kunstliefhebber Willem en diens spontane zus Maria, bediscussiëren de kunstwerken tijdens een rondgang door de zalen van de tentoonstelling. Een vierde persoon, een breedsprakige dichter, voegt zich bij hen terwijl ze theedrinken met de heer en mevrouw F., die geen verstand van kunst hebben maar zich graag in de culturele kringen ophouden.[406]

Potgieter gebruikt op een inventieve wijze de passage over de zeestukken om, over de rug van de dichter, zijn kritiek op de eigentijdse kunst te spuien. De dichter werd gevraagd naar zijn mening over de tentoongestelde werken. Potgieter laat hem allerlei nationalistische clichés bezigen, waarna hij zelf op een subtiele wijze over de zeestukken begint:

> ‘Dan geeft gij zeker aan zeestukken de voorkeur, Mijnheer’ vroeg ik op belangstellenden toon om mijn vroeger stilzwijgen te vergoelijken. ‘Ons Vaderland is aan de zee ontwoekerd, zingen onze dichters’ - ik zag dat de allusie hem streelde en vervolgde in zijnen stijl- ‘onze glorierijkste herinneringen zijn aan het pekelzog verknocht.’ ‘Pekelzog, mon Dieu! quel mot! Mijnheer!’ riep Mevrouw F. ‘Eene veel gebezigde uitdrukking, Mevrouw! ik durf mij op Mijnheer beroepen.’ Hij knikte. Ik hernam. ‘En dus hebben de voortreffelijke zeeën, die Schotel ook weder op deze tentoonstelling leverde, u bijzonder bevallen? Er is iets echt-Hollandsch in, gaarne water te zien - water regt lief te hebben. In goeden ernst, die meesterlijke woelende zee - dat heerlijk gezigt op de reede van Texel, boeide u?’[407]

---

[404] Potgieter 1834-1835, p. 175-185; 244-267.
[405] Ouwerkerk 2003, p. 65-66, 94.
[406] Potgieter presenteert zich in deze recensie, die één van zijn eerste publicaties is, meer als een internationaal belezen letterkundige dan als een kunstcriticus Door zijn belangstelling voor de Engelse en Franse romantische dichtkunst en literatuur, was hij ongetwijfeld bekend met *Gesprek op den Drachenfels* van Jacob Geel, dat in 1835 werd gepubliceerd. Hierin wordt de op dat moment belangrijke culturele kwestie van de romantische stroming in de letterkunde behandeld door middel van een gesprek tussen drie vrienden. De drie hoofdpersonen die Potgieter in zijn recensie opvoert, de natuurlijke Maria, de kunstliefhebber Willem en de neutrale ik-figuur, zouden zoals bij Geel respectievelijk de Romantiek, het neoclassicisme en de buitenstaander met de open blik kunnen vertegenwoordigen, maar hiervan zijn geen specifieke aanwijzingen in de tekst aanwezig.
[407] Potgieter 1834-1835, p. 257-258.

Uit de ironische wijze waarop Potgieter de draak steekt met de dichter, blijkt hoe hij dacht over de hang naar het verleden die op dat moment de kunstwereld beheerste. Refererend aan Rhijnvis Feith, beschimpt hij de historische verbondenheid van Nederland met het water die in die nationalistische visie wordt aangehaald. Het is opmerkelijk dat Potgieter het nationalisme als vanzelfsprekend aan de zeeschilderkunst verbindt. De zeeschilderkunst als vehikel voor de vaderlandsliefde moet het daarbij echter ontgelden, wat de rol van het genre binnen de zoektocht naar de nationale identiteit onderstreept.

Na de dood van Johannes Christiaan Schotel in 1838 moeten de kunstrecensenten zich herpakken. Schotels werk, dat geënt was op de naturalistische stijl van de 17de-eeuwse Hollandse school, had tot dan gefunctioneerd als een duidelijk kwaliteitscriterium voor de kunstkritiek. Naar aanleiding van de tentoonstelling in Den Haag van 1839 wordt in het tijdschrift *De Beeldende Kunsten* dan ook de balans opgemaakt van de stand van zaken rond de zeeschilderkunst. De anonieme recensent constateert dat de tijden waarin de 17de-eeuwse zeeschilders hun vak beoefenden voorbij waren. Er werden geen zeeslagen meer uitgevochten en er was geen terugkomst van de vloot om vast te leggen. Maar, stelt hij, "is wat het water thans te schetsen aanbiedt, minder rijk en trotsch dan vroeger, en behoefden wij, om hiervan overtuigd te zijn, niet eens een' blik in de Tentoonstellingzaal te werpen, de Zee is toch altijd de Zee gebleven".[408]

Bracht de dood van Schotel verandering in de criteria voor de zeeschilderkunst? Niet direct, want voor deze recensent blijft de voorbeeldfunctie van Schotel onverminderd van kracht. De ingezonden zeestukken worden allemaal vergeleken met zijn werk en in één geval met Willem van de Velde (II). De expliciete opmerking over dat wat zich op dat moment op het water afspeelt minder interessant zou zijn voor de huidige zeeschilder, is geen vergoelijking van de minder geslaagde zeestukken. Integendeel, hij zag het nu als opdracht voor de zeeschilders om de zee naar waarheid op het doek te zetten en daarmee te "woekeren", zoals Schotel dat volgens hem deed. Het kost de kunstkritiek dus moeite om het voorbeeld van de 17de-eeuwse zeeschilderkunst daadwerkelijk los te laten, zoals blijkt uit de aanbeveling tot navolging van Schotel. Tegelijkertijd roept de recensent op tot een zekere mate van originaliteit en hij doet een poging om de zeeschilderkunst meer in de eigen tijd te plaatsen door erop te wijzen dat de roemrijke 17de eeuw voorbij is. Ook Potgieter stelt dit aan de orde in zijn recensie uit 1835. Daarmee slaat de kunstkritiek dus een nieuwe weg in de beoordeling van de zeeschilderkunst.

[408] [anoniem] 'Tentoonstelling te 's Gravenhage' 1839-1840, p. 138-141.

Deze reacties passen in een ontwikkeling van de eisen aan de schilderkunst in het algemeen, die gedurende de jaren 40 in de kunstkritiek werden bediscussieerd. Met betrekking tot bijvoorbeeld de landschapschilderkunst waren niet langer een waarheidsgetrouwe weergave en eenvoud de belangrijkste criteria, maar kregen ook eigen vinding en het gevoel dat een landschap kon oproepen de aandacht van de recensenten. Het aspect van de natuurbeleving werd mede gevoed door de invloed van de internationale literaire romantische beweging, waarmee de letterkundig onderlegde recensenten bekend waren. Daarnaast vormde de uitdijende *Tentoonstelling van Levende Meesters* een artistieke impuls tot aanpassing aan de eigentijdse kunst. Schilders moesten door middel van opvallend werk ervoor zorgen dat ze niet ten onder gingen in de massa, zodat ze voor de recensenten interessant genoeg bleven om te worden besproken. Er moest bovendien geconcurreerd worden met de inzendingen van met name Franse landschapschilders, die geïnspireerd door de traditionele Hollandse landschapschilderkunst studiereizen naar Holland ondernamen. Door hen werden varianten op de 17de-eeuwse thema's geproduceerd, die vanaf 1839 ook op de Nederlandse tentoonstellingen werden aangeboden.[409]

In de beoordeling van de zeeschilderkunst is de stijlnavolging van de 17de-eeuwse zeeschilderkunst dus niet langer de absolute standaard en er ontstaat enige ruimte voor eigentijdse invloeden en eigen inventie. Hierbij is het opmerkelijk dat er ook nog stevig werd vastgehouden aan de traditionele criteria voor het genre. Dit is op meerdere punten aanwijsbaar. Allereerst werd vanwege een te grote eenvormigheid in de ijverige navolging van hun meester, de manier waarop de voormalige leerlingen van Johannes Schotel werkten niet langer op prijs gesteld.[410] Tegelijkertijd werd door sommige kunstcritici de traditionele schilderstijl van Schotel nog steeds gewaardeerd. In de gevallen waarin het werk van de oude Schotel als een kwaliteitscriterium werd toegepast, betrof het een bespreking van de schilderijen van zijn zoon Petrus Schotel, die altijd is blijven werken in de stijl van zijn vader. Zijn schilderijen vond men echter saai: "twee schepen met golven, en golven met twee schepen", zo werd vastgesteld door een zekere recensent R., een pseudoniem waarachter mogelijk Alberdingk Thijm schuilging. Teleurgesteld werd geconcludeerd dat hij geen waardige opvolger bleek te zijn van zijn vader en dat hij wat betreft de eigen inventie tekortschoot.[411]

Ten tweede valt dit ook af te lezen aan de wijze waarop kunstcritici in die periode omgaan met de schilderijen van stoomschepen. Hoewel er al vanaf het eerste decennium van de 19de eeuw

---

[409] Reynaerts 2019, p. 132-136.
Loos 1997, p. 74-76.
[410] [anoniem] 'Tentoonstelling te 's Gravenhage' 1843, p. 78 en 80.
[anoniem] 'Tentoonstelling van schilder- en kunstwerken van levende meesters, te Rotterdam.' 1844-1845, p. 8.
[411] R. 1851, p. 68.
A.N.P.G. 1852, p. 83.

stoomschepen op de Nederlandse wateren in vracht- en veerdiensten voeren en ze op schilderijen in de *Tentoonstellingen van Levende Meesters* te zien waren, komen ze in de kunstkritiek dan niet voor.[412] De verklaring voor het negeren moet worden gezocht in de afwijkende verschijning van het stoomschip ten opzichte van de traditionele zeilvaart. Alles wat niet voldeed aan het beeld dat was geënt op de scheepstypen van de 17de eeuw, was in de ogen van een aantal anonieme recensenten een onwenselijke dwaling. Voor het moderne leven was er wat hen betrof geen plaats in de zeeschilderkunst.[413]

Het stoomschip werd pas rond 1850 in de kunstkritiek geaccepteerd als één van de gebruikelijke scheepstypen op de schilderijen van zeeschilders. Dit blijkt bijvoorbeeld uit een klacht van een zekere recensent R. over de onderwerpkeuze van de zeeschilders: "Men schildert maar altijd een effen of woelend water, bij storm of bij stilte, bij ochtend of avondstond, met een loodsboot of een kof, een pink of een jol, een stoomboot of een fregat."[414] In deze opmerking wordt het stoomschip in één adem genoemd met traditionele scheepstypen. De moderne stoomvaartuigen worden dan weliswaar gezien als een thema of motief in de zeeschilderkunst, maar ze krijgen door de recensenten geen centrale rol toebedeeld. Illustratief hiervoor is het gegeven dat geen aandacht wordt besteed aan de eigenschappen of het uiterlijk van de stoomvaart, noch in positieve noch in negatieve zin. Desalniettemin kan het noemen van de stoomschepen in de recensies rond 1850

---

[412] De vaststelling dat schilderijen met stoomschepen op de *Tentoonstelling van Levende Meesters* te zien waren, is gebaseerd op de vermelding van het woord 'stoom-' in de titels van de door de zeeschilders ingezonden werken in de catalogi, periode 1808-1839. Bijvoorbeeld:
Lijst der kunstwerken… , Amsterdam 1826. Catalogusnummer 375, Joseph Sipkes, *Gezigt op het Y met eene Stoomboot.*
Lijst der kunstwerken… , Rotterdam 1836. Catalogusnummer 131, Joseph Sipkes*, Een Stil Water aan het IJ bij Pampus, met eene Stoomboot en andere Vaartuigen.*
Lijst der schilder- en kunstwerken… , Den Haag 1837. Catalogusnummer 82, Pieter Arnout Dyxhoorn*, Het ontschepen van eenige passagiers uit eene stoomboot aan het havenhoofd van eene zeestad*

[413] [anoniem] 'Tentoonstelling te Amsterdam. 1848' 1848, p. 79. De recensent vermeldde wel de titel waarin het stoomschip voorkwam, maar hij besprak verder slechts de toon van het werk, die hij wat grijsachtig vond, en hij wijdde geen woord aan het stoomschip. Het betreft hier: *Lijst der voortbrengselen…*, Amsterdam 1848. Catalogusnummer 503, Louis Meijer, *Een Stoomboot voor Anker liggende, bij een opkomende Storm, aan de Fransche Kust.*
[anoniem] [bespreking…] 1839-1840, p. 1-4. Een schilderij met een stoomschip waarover de kunstkritiek wel een mening had, was *Het stranden der stoomboot Willem I op het koraalrif van Lucipara* van Louis Meijer uit 1837. De recensent hield zich echter voornamelijk bezig met een beoordeling van het werk als een historiestuk en hij liet de afbeelding van het stoomschip buiten de bespreking. Zie voor dit schilderij: RMA, Louis Meijer, *Zelfportret*, 1838, inventarisnummer SK-A-1406. Zelfportret van Louis Meijer, zittend achter een ezel waarop het schilderij *Het stranden der stoomboot Willem I op het koraalrif van Lucipara* staat. Het schilderij zelf is verloren gegaan bij een brand in het Koninklijk Tehuis voor Oud-Militairen Bronbeek, Arnhem, in 1958.

[414] R. 1850, p. 56.
W. Wz. 1861, p. 48. In deze recensie werd voor de eerste keer een stoomschip genoemd in de beschrijving van een schilderij: "de breede fiksche schildering van de redding brengende stoomboot". Het betreft: *Catalogus der schilder- en kunstwerken*…, Rotterdam 1860. Catalogusnummer 210, Louis Meijer, *Hollandsche bark op de kust van het eiland Jersey gestrand. De equipage wordt door de Fransche Stoompacket "de Komeet" gered*.

worden beschouwd als een versoepeling van de traditionele criteria die aan de zeeschilderkunst worden gesteld.

Ten derde wordt na 1850 nog slechts een enkele keer een rechtstreekse vergelijking gemaakt met de 17de-eeuwse zeeschilders Bakhuizen en Van de Velde (II). Het waren Louis Meijer en Anthonie Waldorp die in een recensie over de Amsterdamse tentoonstelling deze eer te beurt viel.[415] Dat er ondanks de vergelijking met de 17de-eeuwse Hollandse zeeschilderkunst wel degelijk nieuwe ijkpunten bij de beoordeling in de kunstkritiek werden gehanteerd, blijkt uit de uitvoerige toelichting. De kunstenaars waren zich volgens de anonieme recensent aan het losmaken van de voorschriften en de tradities in de schilderkunst en ze namen tegenwoordig hun individuele vrijheid bij de opvatting en uitvoering van hun onderwerp. De kunstkritiek zou daarom ook, onafhankelijk van de academische wetten en conventies, de kunstwerken moeten beoordelen naar de indruk die ze maakten. Er school wel gevaar in deze individualistische kunstrichting, die kon ontaarden in "manier", maar zolang de natuur als leidraad werd genomen, zou er niets misgaan. Hij vervolgde zijn verhandeling met een afweging of de schoonheid van de kunst bepaald werd door de mate waarin gevoelens, hartstochten en aandoeningen van het gemoed werden uitgedrukt, waarvoor de zee een perfect onderwerp zou zijn, of dat het realisme en de stoffelijke uitdrukking zouden leiden tot de hoogste vorm van schoonheid. Voorlopig koos hij voor de middenweg, aangeduid met de term *juste milieu*, waarbij hij tevens wees op het belang van de juiste keuze van de kunstvorm voor het uitdrukken van heftige gevoelens. Voor dit laatste achtte de auteur overigens de dichtkunst meer geschikt dan de schilderkunst.[416]

Deze recensent toont met zijn reactie dat hij op de hoogte is van de Parijse kunstwereld en de discussie rond de acceptatie van de romantische stroming in de classicistisch georiënteerde kringen van de Parijse Salon. Ook de term *juste milieu* ontleent hij aan de Franse kunst, een aanduiding die gebruikt werd voor een goed in de markt liggende categorie van schilderijen in een stijl die het midden hield tussen de kunststromingen in.[417] Uit zijn bespreking van het werk van Meijer en Waldorp, blijkt dat hij van mening was dat dit voldeed aan de norm van het *juste milieu*, door de passende, ingehouden, wijze waarop de emoties werden aangesproken en de zorgvuldige en ambachtelijke uitvoering van hun schilderijen. Daarmee erkent hij de invloed van de Franse romantiek op de Nederlandse zeeschilderkunst, iets wat tot dusver voor velen ondenkbaar was geweest. Tegelijkertijd weet hij de onwrikbare basis van de 17de-eeuwse Hollandse school te behouden, die niet alleen voor de kunstkritiek, maar, zoals eerder is uiteengezet, ook voor de

---

[415] [anoniem] 'De Rotterdamsche expositie…' 1859, p. 38.
[anoniem] 'De tentoonstellingen te Amsterdam…' 1859, p. 70.
[416] [anoniem] 'De tentoonstellingen te Amsterdam…' 1859, p. 73.
Voor de ontwikkeling en waardering van de kunst van het *juste milieu* in Parijs, zie: Adang 1999, p. 136-137.
[417] Adang 1999, p. 134-136.

zeeschilders zelf van groot belang was. In de volgende paragraaf zal blijken hoe de aanpassing aan de traditionele eisen die lange tijd aan het genre werden gesteld, uiteindelijk zal leiden tot een diepe kloof tussen de zeeschilders en de kunstkritiek.

Natuuruitdrukking

Hoewel natuurnabootsing evenals bij een landschap bij het thema van de zee aan de orde is, wordt de zeeschilderkunst, in navolging van kunsttheoretici, in de kunstkritiek beschouwd als een zelfstandig genre en niet als een onderdeel van de landschapschilderkunst. Aan de theoretische aanwijzingen voor de landschapschilderkunst, zoals de selectie van de fraaiste onderdelen uit de natuur bij de samenstelling van de compositie, wordt nooit direct gerefereerd. Een enkele keer worden de schilderijen van zeeschilders bij de landschappen behandeld, maar dan nog worden de zeestukken op de eigen merites beoordeeld. Zoals reeds is vastgesteld, nam binnen de waardering voor de Nederlandse schilderschool de zeeschilderkunst een bijzondere plaats in vanwege de historische verbondenheid van de natie met de zee en de succesvolle zeevaartgeschiedenis. Het genre was bovendien dankzij de afbeelding van de zee in staat tot het opwekken van heftige en diepgaande gevoelens, in een meer uitgesproken vorm dan het vlakke Nederlandse landschap die kon teweegbrengen. Kunsttheoretici als Ploos van Amstel en Otten Husly hadden grote waardering voor de emotionele impact van een schilderij met schepen in stormachtig weer, zoals zij dat van Ludolf Bakhuizen kenden. De intense natuurbeleving behoorde tot de kenmerken van de internationale Romantiek, maar de weergave van een kolkende zee werd in de jaren 80 van de 18de eeuw volledig op de traditionele Hollandse school betrokken, zoals in hoofdstuk 2 is uiteengezet. De artistieke capaciteit om dit natuurelement op een overtuigende wijze te schilderen, plaatste de Hollandse zeeschilderkunst hoog in de hiërarchie van genres.

Met betrekking tot de zeeschilderkunst is de zee of het water, het van Nederland onvervreemdbare natuurlijke element, onder kunstrecensenten een veelbesproken aspect. In de kunstkritiek vindt doorlopend de afweging plaats van het gehalte aan “waarheid” en “natuur” op de schilderijen, begrippen die nauw samenhingen met de herkenbaarheid van de natuurlijke omgeving in de voorstelling. De gewenste navolging van de 17de-eeuwse zeeschilderkunst die in de 18de-eeuwse kunsttheorie helder en eenduidig lijkt te zijn, blijkt in de 19de-eeuwse kunstpraktijk door de invloed van de Franse en Duitse romantische esthetiek een lastig punt voor de kunstrecensenten. Want hoe beoordeelt men de weergave van de zee in een naturalistische stijl die wel indrukwekkend maar niet overdreven mocht zijn? Wanneer komt de herkenbaarheid van het Nederlandse water in het gedrang? En weten de zeeschilders in de laatste decennia van de 19de eeuw tegemoet te komen aan de roep van de kunstkritiek om een puur persoonlijke natuuruitdrukking?

Tegelijkertijd met de aanprijzing van de navolging van de 17de-eeuwse schilderschool voor de zeeschilderkunst, was er al meteen een ander geluid te horen in de kunstkritiek van de vroege 19de eeuw. Door een enkeling werden voorzichtige pogingen ondernomen om de eigentijdse zeeschilderkunst te moderniseren. Een voorbeeld is het verslag van de Amsterdamse tentoonstelling uit 1813 van een zekere recensent B., die meldde dat het makkelijk zou zijn om de aanwezige werken te vergelijken met die van de oude meesters. Hij wilde dat echter niet doen om te voorkomen dat hij kunstenaars zou ontmoedigen. Bij zijn beschouwing zou hij zich richten op het gehalte aan "waarheid en natuur".[418] Aangekomen bij een schilderij van Nicolaas Baur (AFB. 34) dacht hij ongewild toch aan Ludolf Bakhuizen. Hij corrigeerde zichzelf onmiddellijk, bracht zijn zelfopgelegde criteria in herinnering, en hij constateerde dat Baur vanwege de waarheidsgetrouwheid van het tafereel vaak ooggetuige moet zijn geweest van schepen in nood op een woeste zee, "dit schrikwekkend natuurtooneel". In een bewonderende beschrijving geeft hij een opsomming van de transparantie van het water, het stuiven van de toppen van de golven, de zwaarbewolkte en zwarte lucht met een doorbrekend enkel licht en zelfs een regenboog. Het volk staat op het havenhoofd om te hulp te schieten. De schepen worden niet nader gespecificeerd, behalve door middel van de aanduiding "een rank vaartuig tegen eene golf opworstelende".[419]

Ondanks dat de recensent Bakhuizen toch noemt, wiens stormen van meet af aan als voorbeeld dienen, kan het schilderij door de eigen kwaliteit een vergelijking met de meester doorstaan. Het voldoet aan zijn criteria van natuur en waarheid en hij stelt: "dat wij tegenwoordig de beste kunst van de achttiende Eeuw reeds vooruit zijn, en waardig zijn in de kunst met de zeventiende Eeuw te wedijveren".[420]

---

[418] B. 1813, p. 297-304, 299.
[419] B. 1813, p. 303.
Lijst der kunstwerken…, Amsterdam 1813. Catalogusnummer 12, Nicolaas Baur, *Een hevige Storm*.
[420] B. 1813, p. 299.

34. Nicolaas Baur, *'s Lands oorlogsschip 'Amsterdam' voor de Westerlaag op het IJ voor Amsterdam*, 1807, olieverf op doek, 81,6 × 103,5 cm.
Collectie Rijksmuseum, inventarisnummer SK-A-1005.

Hoewel het referentiekader van recensent B. is gebaseerd op de 17de-eeuwse zeeschilderkunst, pleit hij ook voor een opvatting van de zeeschilderkunst waarin het genre boven de eenvoudige realiteitsweergave wordt uitgetild. Dit blijkt opnieuw uit zijn verslag over de Amsterdamse tentoonstelling van 1820, waarin niet meer Nicolaas Baur, die dat jaar stierf, maar Johannes Schotel wordt vergeleken met Ludolf Bakhuizen. B. spreekt zijn waardering uit voor de werking van het woeste zeestuk op het gemoed en hij beschrijft de hoge eisen die de zeeschilderkunst stelt aan de artistieke capaciteiten van de schilder: "Ik beken gaarne, dat hetzelve [de zeeschilderkunst] niet gemakkelijk te beoefenen valt, maar het is niet ondankbaar; onwillekeurig boeit ons, hoe we 'er van terugdeinzen, een zware storm op zee met levendige verwen afgemaald; en dezelve behoort juist onder die onderwerpen, welke aan het genie en scheppend vernuft moet behagen."[421]

[421] B. 1820, p. 287.
Johannes Schotel zond twee schilderijen in naar de tentoonstelling, beide stormen:

B.'s gevoelvolle beschrijving van de schilderijen is rechtstreeks terug te voeren op de laat 18de-eeuwse redevoeringen van Otten Husly en Ploos van Amstel, die getuigen van een ontluikend romantisch kunstbesef met stevige wortels in de neoclassicistische traditie, zoals eerder is beschreven. Met zijn selectieve aanprijzing van het stormachtige zeestuk, toont de recensent zowel de voorkeur voor de navolging van de 17de-eeuwse schilderschool als zijn belangstelling voor het geweld van de zee, passend bij de beleving van de natuur in de Romantiek. Hij onderschrijft nadrukkelijk de hoge artistieke status van dit type zeeschilderkunst, die zoals we hebben gezien voor kunsttheoretici voldeed aan de criteria van het verhevene en "Poëzy", met een dubbele aanduiding van de benodigde capaciteiten: genie èn scheppend vernuft. Deze eigenschappen werden in de Romantiek van belang geacht bij de expressie van de persoonlijke verbeeldingskracht van de kunstenaar.

Tegenover B. kan de dichter en schrijver Willem Hendrik Warnsinck (1782-1857) worden geplaatst. Hij droeg de meer conventionele kunsttheoretische ideeën uit waarin uitdrukkelijk werd gewezen op het nationale karakter van de schilderkunst. Hoewel ook hij ontzag koesterde voor de van Holland onvervreemdbare zee, maande Warnsinck juist tot kalmte, in overeenstemming met de eenvoud en vreedzaamheid van de eigen Nederlandse natuurlijke omgeving. Hieruit blijkt wederom de invloed van Rhijnvis Feith, zoals eerder gemeld. Warnsinck had een uitgesproken mening over welke onderwerpen geschikt waren voor de zeeschilderkunst. In 1817 verwoordde hij die in een gedicht dat hij voordroeg voor het departement van tekenkunde bij Felix Meritis, een genootschap voor kunst, cultuur en wetenschap in Amsterdam. Niet het woeden van een orkaan op zee en het schip in nood, "die felbestookte kiel, die, spel der woeste golven, haast (zoo niet de Almagt redt) in d'afgrond wordt bedolven", waren de juiste onderwerpen voor de zeeschilders meende hij, maar zij moesten zich bezighouden met het schilderen van de terugkeer van volgeladen koopvaarders naar het vaderland en rustig deinende visserspinken in het maanlicht voor de kust.[422]

Met hun verschillende zienswijzen op de zeeschilderkunst vertegenwoordigen recensent B. en Willem Warnsinck twee eerder genoemde belangrijke kenmerken van de Romantiek: de intense beleving van de natuur en een besef van de geschiedenis van het eigen land. Ieder ziet dit echter anders vormgegeven, maar beiden vinden vanwege de uitvoering in de stijl van de traditionele Hollandse school en de representatie van het vaderland iets van hun gading in het genre van de zeeschilderkunst. Deze 'verdeelde overeenstemming' toont de zoektocht naar en de behoefte aan de ontwikkeling van een nieuwe nationale schilderkunst, waar ook recensent Jeronimo de Vries zich

---

Lijst der kunstwerken…, Amsterdam 1820. Catalogusnummer 344, J.C. Schotel, *Een gezigt op het havenhoofd te Vlissingen, bij onstuimige zee*.
Lijst der kunstwerken…, Amsterdam 1820. Catalogusnummer 345, J.C. Schotel, *Een woelend water*.
[422] Warnsinck 1818, p. 16-18.

sterk voor maakte. Tekenend voor de situatie is de conclusie van Adriaan van der Hoop jr. (1802-1841), dichter en literair criticus, in een lezing uit 1834. In zijn *Redevoering over de verplichting des schilders, om in zijne voorstellingen te streven naar waarheid* zette hij uiteen dat schilders in tegenstelling tot de dichter, zich verre van romantische effecten moesten houden en strikt de weergave van de waarheid dienden na te streven. Schotel deed dat zijns inziens goed in zijn "trotsche watergezichten" en daarom hing zijn werk dan ook in de musea.[423] Van der Hoop legde als criticus in die jaren menig dichter langs de romantische meetlat.[424] In zijn lezing doet hij dat ook met schilders en Johannes Schotel komt hieruit naar voren als een ideale navolger van de 17de-eeuwse naturalistische school, overeenkomstig het gewenste nationale karakter van de schilderkunst. Waar recensent B. juist warmliep voor de romantische intensiteit van het natuurgeweld op Schotels werk, ziet Adriaan van der Hoop de schilderijen als traditioneel Hollands.

Hoe lang weet de kunstkritiek bij beoordeling van de nationale zeeschilderkunst de invloed te negeren van de romantische beweging? Het blijkt dat in de recensies van de zeeschilderkunst langzaam maar zeker, zij het marginaal en zonder dit in directe zin te benoemen, de Romantiek toch haar intrede doet. Hoe dit in zijn werk is gegaan, kan gevolgd en geïllustreerd worden met behulp van de schilderijen met het thema van de schipbreuk, ofwel een schip onder zware omstandigheden in een storm op zee.

[423] Hoop 1834, p. 339-342.
Voor het oordeel van de kunstkritiek op de invloed van de romantische stroming op de Nederlandse schilderkunst, zie bijvoorbeeld: Sillevis 2007, p. 39.
[424] Mathijsen 2004, p. 53-59.

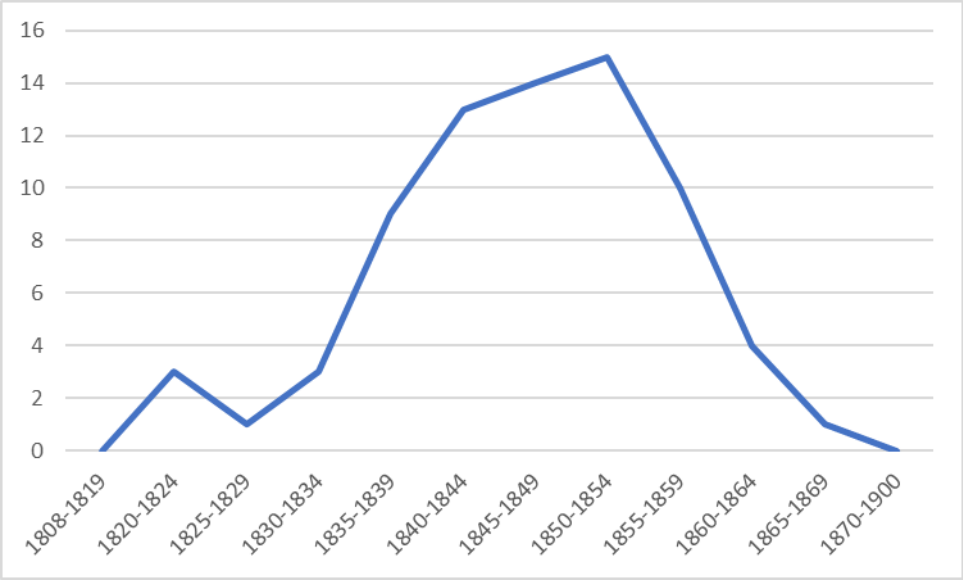
35. Christiaan Lodewijk Willem Dreibholtz, *Een schipbreuk op de Engelse kust*, 1839, olieverf op doek, 118 x 160,5 cm.

Collectie Teylers Museum, inventarisnummer KS 047.

Vanaf 1820 zijn regelmatig schilderijen met schipbreuken, strandingen en reddingen op de *Tentoonstelling van Levende Meesters* te zien geweest, die op een enkele uitzondering na, bijvoorbeeld van Andreas Schelfhout en Wijnand Nuijen (1813-1839), allemaal door zeeschilders waren vervaardigd.[425] Alle exposerende zeeschilders stuurden gezamenlijk circa 90 van dit type schilderijen in gedurende de gehele 19de eeuw. Tussen circa 1835 en 1860 werden door hen zo goed als jaarlijks meerdere werken met scheepsrampen ingezonden. Het betreft in deze periode een aantal van circa 60 schilderijen, vervaardigd door onder anderen Louis Meijer, Ary Pleijsier, Christiaan Kannemans, Abraham Hulk (I) en Christiaan Dreibholtz, allen zeeschilders wiens werk of naam in de recensies genoemd of besproken werden (AFB. 35).[426]

[425] Een schipbreuk van bijvoorbeeld Wijnand Nuijen: RMA, *Schipbreuk op rotsachtige kust*, circa 1837, olieverf op doek, 154 x 206 cm., inventarisnummer SK-A-4644.

[426] Het zwaartepunt van inzendingen door zeeschilders van de geschilderde scheepsramp lag tussen 1835-1860. De zeeschilders wiens werk of naam in de recensies werden genoemd, zonden acht van dit type schilderijen in tussen 1820-1834 en vijf tussen 1860-1900 (totaal circa 74 schilderijen).
RKD-explore/excerpts/domein: levende meesters, geraadpleegd op 3-5-2017.
.



Figuur 6. Minimum aantal schilderijen met in de titel de vermelding van een stranding, redding en/of schipbreuk op de Tentoonstelling van Levende Meesters, ingezonden door zeeschilders, 1808-1900.

Er was dus duidelijk een aanbod van schilderijen met dit aangrijpende thema op de *Tentoonstelling van Levende Meesters*. Tot 1844 verwoordt naar aanleiding hiervan, op een enkeling na zoals voornoemde recensent B. in de jaren 1813 en 1820, echter niemand in de Nederlandse kunstkritiek de emotionele intensiteit van het aanschouwen van schepen die ten onder dreigen te gaan in een kolkende zee. De schilderijen worden vrijwel uitsluitend op de technische aspecten beoordeeld en afgemeten aan de stilistische kenmerken van de Hollandse school.

Pas in 1844, na de expositie van het schilderij *Het vergaan van het Engelsch Transportschip de Snelheid, 25 October 1832* van Louis Meijer, worden het onderwerp en het effect ervan op het gemoed van de beschouwer voor de eerste keer besproken. In de anonieme recensie over de Amsterdamse tentoonstelling waar het schilderij te zien was geweest, wordt het werk door de auteur zelfs aangeduid als een topstuk. Van het schip is weinig meer te bespeuren dan het bovenste deel van de mast, maar dat stoort hem helemaal niet want hij stelt bij het zien van het schilderij aangedaan vast:

> Ziet, dat is grootsch, dat is verheven! We moeten ronduit verklaren, dat we de zee nog nimmer zoo wáár, zoo dichterlijk-natuurlijk hebben zien afgemaald. Zij is hier niet de

> blaauwe hemelspiegel, de zacht-schitterende sluier, van spelende kreukels bewogen, die de schepen draagt als vercierselen, en heur witte franjes af en aan doet fladderen, tegen 't welriekende strand: neen, 't is de eenzame, de ontembare, de vernielende oceaan; het vreeslijk element met zijn eindelooze waterbergen en zijn peillooze afgronden, *le grand mystère*, de wereld midden in de onze en het drie vierde deel der onze, en waarvan we toch alleen maar de oppervlakte kennen!

Huiverend verlaat de recensent de zaal, zo meldt hij, en nog lang na zijn bezoek heeft hij een gedicht van George Gordon Byron (Lord Byron) (1788-1824) in zijn hoofd, dat hij voor de lezer in een Nederlandse vertaling toevoegt aan het slot van zijn bespreking van de zeestukken.[427] Tussen 1830 en 1840 kwam in de Nederlandse literaire wereld de romantiek en het realisme tot ontwikkeling onder invloed van de internationale literatuur. Het werk van Byron werd bestudeerd, vertaald en nagevolgd.[428] De auteur van de recensie, mogelijk een letterkundige, had zich voor zijn beschouwing klaarblijkelijk hierdoor laten inspireren. Hij was op de hoogte van het begrip *the sublime*, het verhevene, en hij begreep hoe dit in de beeldende kunst tot uitdrukking kon worden gebracht. Deze ontwikkeling was op dat moment bijvoorbeeld in de Duitsland zichtbaar in het werk van Caspar David Friedrich, die zijn inspiratie vond in berglandschappen.

---

[427] *Lijst van voortbrengselen*… Amsterdam 1844. Catalogusnummer 604, Louis Meijer, *Het vergaan van het Engelsch Transportschip de Snelheid, 25 October 1832*.
[anoniem] 'De tentoonstelling te Amsterdam. Voor den jare 1844. Een blik op de nagezonden stukken' 1844-1845, p. 60.
Het door de recensent bedoelde gedicht: George Gordon Byron (Lord Byron), *Childe Harold's Pilgrimage*, tweede zang, CLXXIX, 1812:

Roll on, thou deep and dark blue Ocean—roll!
Ten thousand fleets sweep over thee in vain;
Man marks the earth with ruin—his control
Stops with the shore; —upon the watery plain
The wrecks are all thy deed, nor doth remain
A shadow of man's ravage, save his own,
When for a moment, like a drop of rain,
He sinks into thy depths with bubbling groan,
Without a grave, unknelled, uncoffined, and unknown.

Het in de recensie geciteerde fragment is afkomstig uit een vertaling van het gedicht, gemaakt door dichter en dominee Jan Jacob Lodewijk ten Kate (1819-1889), *Childe Harold aan de zee*, 1840:

"Rolt voort, gij diepe en donkerblaauwe stroomen!
Tien duizend vloten klieven u om niet.
De mensch verwoest deze aarde; bij uw zoomen
Endt zijn regering! Op het golfgebied
Werkt *gij* het verderf. Des stervelings vernieling
Laat daar geen schaduw, - dan uw eigne, als hij
Op eens, gelijk een droppel, in uw wieling
Van doodsangst spartlend nederzinkt, waar gij
Hem graf noch lijkkist geeft, in eeuwige woestenij."

[428] Mathijsen 2004, p. 25-31.

Terwijl tussen 1844 en 1855 een toename in het aantal inzendingen van schilderijen met scheepsrampen op de tentoonstellingen te zien is, duurt het tot 1859 voordat de lezer in een anonieme recensie opnieuw wordt meegenomen in de beleving van een dramatische reddingspoging: "ziet ge wel hoe ginds in het verre verschiet de vreeselijkste catastrophe plaats grijpt, welke de menschelijke verbeelding zich voorstellen kan? Een brandend schip, - water en vuur, niet met elkander worstelend, maar met elkander zaamgezworen tot het verderf van de vermetelen, die meenden de elementen ongestraft te kunnen trotseren".[429] Deze keer betrof het weer een schilderij van Louis Meijer, getiteld *Een reddingsboot ter hulp gaande van een brandend schip*, dat in 1858 op de Amsterdamse tentoonstelling te zien was.[430]

Hoewel dit type zeeschilderkunst bepaald niet ontbrak op de tentoonstellingen, is het dus uitzonderlijk dat dergelijke taferelen in de kunstkritiek op een emotioneel aansprekende wijze werden behandeld. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat in de jaren 40 de toon van de Nederlandse kunstkritiek werd aangegeven door een neoclassicistisch georiënteerde opvatting van de zeeschilderkunst, wat erop duidt dat men in de kunstwereld buiten de eigen landsgrenzen keek, met name naar Frankrijk. Het ging de recensenten, waaronder zich de belangrijkste schrijvers en dichters van die tijd bevonden, om een verheven uitdrukking van de zee en niet om de rauwe emoties bij het zien van een schip in nood. Maar hoe beoordeelde men een verheven uitdrukking van de zee? Welke criteria werden hierbij gehanteerd en hoe verhield dit zich tot "natuurwaarheid", dat nog altijd de basis van de Nederlandse schilderkunst vormde?

Een exemplarisch voorbeeld zijn de kritische overwegingen over de zeeschilderkunst, met en zonder stormachtige taferelen, van schrijver en kunstliefhebber Josephus Albertus Alberdingk Thijm. Hij publiceerde regelmatig tentoonstellingsrecensies onder het semi-Franse pseudoniem Pauwels Foreestier, daarmee wijzend op zijn oriëntatie op Parijs, destijds het belangrijkste culturele centrum van Europa.[431] In Frankrijk waren de toelatingscommissie en critici van de Parijse *Salon* al sinds de jaren 20 bezig met de bespreking van en het gewenningsproces rond het aanbod van de moderne romantische werken. De tweejaarlijkse tentoonstelling in de *Salon* van het werk van levende kunstenaars werd georganiseerd door de Académie des Beaux-Arts, een elitair bolwerk van klassieke kunst en cultuur. Vanuit de academische kunstbeschouwing druisten de heftige emoties, de losse, kleurige schilderstijl en de persoonlijke uitwerking van niet-klassieke onderwerpen van de schilderijen in tegen de goede smaak. Toch werd de romantische schilderkunst uiteindelijk

---

[429] [anoniem] 'De tentoonstellingen te Amsterdam…' 1859, p. 71.
[430] *Tentoonstelling van schilder- en andere werken*… Amsterdam 1858. Catalogusnummer 323, Louis Meijer, *Een reddingsboot ter hulp gaande van een brandend schip*.
[431] In zijn kritieken voerde Alberdingk Thijm soms een Fransman en een meneer Frans op als gespreksgenoten, die in de discussies in de tentoonstellingszaal de verdediging op zich namen van de romantische schilderstijl tegenover de Nederlandse school.

geaccepteerd door de *Salon* en de kunstkritiek en kreeg het een plaats naast de gevestigde kunst. Men had gezien dat de kunstenaars aan de eisen van de klassieke kunst konden voldoen, maar dat zij bezig waren met een artistieke ontwikkeling die een nieuw publiek aansprak.[432]

In Nederland was in de jaren 40 ook in de zeeschilderkunst voorzichtig een vernieuwing op gang aan het komen, hoewel dit naar de smaak van Alberdingk Thijm niet snel genoeg ging. In 1843 leidde hij, net als de recensent in 1844 had gedaan, de bespreking van de zeestukken in met een interpretatie van enkele regels uit hetzelfde gedicht van Lord Byron. Alberdingk Thijm concludeerde met spijt dat de zeeschilders er niet in waren geslaagd om "het beeld der Eeuwigheid", waarvan in het gedicht sprake is, weer te geven. Helaas, "De meeste schilders in dit vak bleven stilstaan."[433] In de kunstkritiek werd op dat moment opgeroepen tot afwijking van de tradities van de Hollandse school en de schilder werd met een dichter vergeleken: "De waarachtige schilder, is waarachtig dichter. De kunst is geen daguerotype der natuur. De onsterfelijke gedachte moet de penseel beroeren en louteren."[434]

Erudiete kunstcritici zoals Alberdingk Thijm, zochten in de schilderijen naar de zeggingskracht van de dichtkunst en de universele uitdrukking van een idee, in plaats van de realistische weergave van de natuur. Hiermee wordt teruggegrepen op de denkbeelden van Ploos van Amstel en Otten Husly, maar met het belangrijke verschil dat nu een kunstbesef wordt vormgegeven zonder referentie aan de 17de eeuw. Een mechanische nabootsing van de werkelijkheid, waarnaar verwezen wordt met het noemen van de daguerreotypie, de vroege fotografie die dan enkele jaren bestaat, was uit den boze. Er diende een innerlijke loutering plaats te vinden bij de schilder en een rijping van een poëtisch beeld, voordat een schilderij tot stand kon komen. Deze zienswijze is ontleend aan het idee uit de klassieke oudheid *ut pictura poesis*, waarin de dichtkunst en de schilderkunst aan elkaar worden gespiegeld: een gedicht wordt beschouwd als een verwoord schilderij en een schilderij als een visueel gedicht. Opmerkelijk is dat naast het beeld ook ruimte was voor emotie.

Tegen deze achtergrond ontving de Franse zeeschilder Théodore Gudin waardering van onder anderen Alberdingk Thijm, omdat hij erin slaagde deze "schat van diep gevoel" tot uitdrukking te brengen in zijn werk op de tentoonstelling van 1843. Ondanks dat Alberdingk Thijm vele aanmerkingen had op de slordige uitvoering van het schilderij, typeerde hij Gudin toch als een genie.[435] In 1844 had hij alle lof voor een werk van Abraham Hulk (I), want hier zag hij "Niets slechts

---

[432] Adang 1999, p. 133-136.
[433][Alberdingk Thijm, S.J. van den Bergh] 1843, p. 43-44.
Het in de recensie geciteerde fragment van *Childe Harold's Pilgrimage*, tweede zang, CLXXIX, van Byron is afkomstig uit een vertaling (en interpretatie) van het gedicht door dichter Adriaan van der Hoop jr. (1802-1841). Van der Hoop publiceerde het onder de titel *Ode aan de zee* in zijn dichtbundel *Poëzy* in 1830.
[434] [anoniem] 'De tentoonstelling te Amsterdam. Voor den jare 1844' 1844-1845, p. 16.
[435] [Alberdingk Thijm, S.J. van den Bergh] 1843, p. 44.

water, schip, en lucht – maar kleureffekt – nieuwheid – gedachte - poëzij." Ook het schilderij van Louis Meijer uit hetzelfde jaar beviel hem goed, want: "één denkbeeld spiegelt alles af". Gudin maakte opnieuw indruk, maar hij vond dat deze schilder nu te veel fantaseerde.[436] In 1845 won zijn waardering voor Gudin het echter weer van zijn scepsis, want: "Zie twintig schilderijen van hem – en gij vindt twintig verschillende opvattingen der zee – twintig onderscheidene gedachten." Dat het heldere water een vrije interpretatie was van het water van de Schelde, dat in werkelijkheid niet transparant was, gaf nu niet meer. "Dat eeuwige afbeelden!" werd er afkeurend verzucht , want de schilderkunst mocht geen letterlijke nabootsing zijn van de natuur.[437]

Hoezeer Alberdingk Thijm zoekend was naar nieuwe criteria, terwijl de naturalistische stijl van de Hollandse school eveneens een rol blijft spelen, blijkt uit de voorwaarde dat de beschouwer zich moest kunnen verbeelden dat men ter plekke aan de waterkant stond. Bij een schilderij van Anthonie Waldorp werd hij op aangename wijze meegenomen in de voorstelling: "Gij hoort het flap-flap-flap van het om haar boeg spelend element. 't Is of gij meê vaart en de wind u om de ooren waait." Tegelijkertijd verwees hij meerdere zeeschilders terug naar hun schetsboek als de kleuren niet met de werkelijkheid overeenkwamen. Ze kregen de vermaning om meer studies te maken voordat ze gingen schilderen, vooral wat betreft de menselijke figuur. Maar ook de schepen werden beoordeeld op een nauwkeurige en accurate weergave.[438]

Uit het bovenstaande wordt duidelijk dat Alberdingk Thijm in de loop van de jaren zijn uitgangspunt bijstelde dat een schilderij een gedachte of een idee moesten uitdrukken. "De geest is meer dan het stof; de genie is meer dan de techniek; de konceptie is iets zonder de uitvoering – de uitvoering is niets zonder de konceptie", zo luidde in 1843 zijn beginselverklaring ter toelichting op zijn tentoonstellingskritieken.[439] Vijf jaar later beseft hij dat een schilder niet evenveel betekenis in zijn werk kan leggen als een dichter. Het ontbreekt de schilder binnen zijn medium eenvoudig aan middelen daarvoor, hoe compleet en juist een afbeelding ook is. Zijn waardering voor de nauwkeurige naturalistische stijl en de schildertechnische kwaliteit van de Nederlandse schilderkunst neemt dan ook gaandeweg toe.[440]

Alberdingk Thijm was niet de enige recensent die het genie van Gudin bewonderde. Hoe ver gaat de Nederlandse kunstkritiek hierin? De populariteit van Théodore Gudin, die van 1839 tot en met 1846 regelmatig op de Haagse, Rotterdamse en Amsterdamse *Tentoonstelling van Levende*

---

[436] Foreestier 1844, p. 184, 187-188, 194.
[437] R. 1845, p. 245-246.
[438] R. 1845, p. 219-221, 259, 325.
Foreestier 1847, p. 53.
[439] [Alberdingk Thijm, S.J. van den Bergh] 1843, p. 26.
[440] Rijswijck 2009, p. 176.
Zie: Streng 1995-a, p. 269-270, over de loskoppeling van de schilderkunst en de dichtkunst in de kunstkritiek.

Meesters exposeerde, blijkt groot te zijn geweest. Vanaf het begin werden zijn schilderijen opgemerkt en lovend besproken in de recensies. Hij woonde en werkte in die periode een aantal jaren in onder andere Scheveningen en Vlissingen en hij bewoog zich in kringen van vooraanstaande kunstenaars, notabelen en van het hof. In 1842 werd hij voor zijn artistieke verdiensten door koning Willem II onderscheiden tot Ridder in de Orde van de Nederlandse Leeuw. Toch behielden de kunstrecensenten hun enigszins gereserveerde houding tegenover "de admiraal der Fransche zeeschilders, zoo als de Fransche dagbladen den Heer Gudin betitelen" en zij volgden hem kritisch, met de criteria voor de traditionele Hollandse zeeschilderkunst in de aanslag. In 1846 werd geconstateerd dat Breuhaus de Groot, Van Deventer, Dreibholtz, Meijer, Petrus Schotel, Brondgeest, Waldorp, en Johannes Hermanus Koekkoek niets van Gudin te duchten hadden.[441] De kunstkritiek geeft de zeeschilderkunst dus niet uit handen aan een Fransman. Zoals ook in de volgende paragraaf (Historieschilderkunst van de tweede soort) zal blijken, vormen de nationalistische gevoelens waarmee het genre gepaard ging hiervoor de basis.

Meerdere recensenten stonden pal voor de Nederlandse zeeschilders. Klaarblijkelijk was de herkenbaarheid van het Nederlandse water in het gedrang gekomen, want men prees wederom de waarheidsgetrouwe voorstelling van water en lucht, en vooral een zorgvuldige tekening van schepen, zeilen en tuigage en zelfs de navolging van de 17de-eeuwse meesters.[442] Degenen die hierin slaagden, voldeden aan de criteria van goede zeeschilderkunst en Louis Meijer beheerste deze aspecten van het vak als geen ander. Hij werd gezien als de onbetwiste meester, die zich een ware Nederlandse zeeschilder toonde door zijn schilderijen netjes en overwogen uit te voeren. In een vergelijking met Gudin werd hij als de trots van het vaderland gepresenteerd: waar de Fransman naar de zin van de recensent te vaak moest overdrijven, overtuigde Meijer met zijn fenomenale weergave van het water en het gebruik van de juiste kleuren, die de beschouwer zonder moeite meezogen in de taferelen op zijn schilderijen.[443]

---

[441] [anoniem] 'Tentoonstelling te 's Gravenhage' 1839-1840, p. 139-140.
[anoniem] 'Gudin' 1842-1843, p. 19.
[anoniem] 'Het driemanschap' 1843-1844, p. 16.
[anoniem] 'Kunstberigten' 1844-1845, p. 16.
[anoniem] 'De tentoonstelling van 's Gravenhage in 1845' 1845-1846, p. 1-2.
Gudin werd in 1830 door de Franse regering benoemd tot *Peintre de la Marine*, een officiële titel die tot op heden wordt toegekend aan beeldende kunstenaars die zich wijden aan de weergave van de zee en de activiteiten van de marine. Hij was, samen met Louis Philippe Crépin (1772-1851), de eerste schilder die de titel ontving. Zie: https://fr.wikipedia.org/wiki/Peintre_officiel_de_la_Marine.
[442] [anoniem] 'Amsterdamsche tentoonstelling' 1840-1841, p. 31.
D. 1847, p. 55.
[anoniem] 'Tentoonstelling te Amsterdam. 1848' 1848, p. 79.
[anoniem] 'Tentoonstelling te 's Gravenhage' 1849, p. 60-61.
R. 1850, p. 64-65.
[443] [anoniem] 'Tentoonstelling te 's Gravenhage' 1849, p. 60.
R. 1851, p. 66-68.

Meeslepende, verheven, zeestukken waren dus wel degelijk aan de kunstkritiek besteed, mits deze in de juiste, naturalistische Nederlandse stijl waren geschilderd. Uit de tijdelijke erkenning van Gudin als meester-zeeschilder, spreekt desalniettemin een invloed van de romantische stroming op de criteria voor de zeeschilderkunst bij de recensenten. Juist in deze periode exposeerden ook andere buitenlandse romantische zeeschilders als Eugène Isabey en Andreas Aschenbach hun schilderijen met stormachtige zeeën op de *Tentoonstelling van Levende Meesters*. Het "romanticisme" wordt niet letterlijk benoemd in de bespreking van de zeestukken in het algemeen, en van de scheepsrampen in het bijzonder, maar een gevoeligheid voor de thema's en de atmosfeer blijkt zeker aanwezig te zijn geweest. De discussie over de criteria voor de zeeschilderkunst tussen de aanhangers van de romantische richting, het neoclassicisme en het naturalisme, werd echter beslecht door de verankering van het genre in de traditionele Hollandse schilderschool.

In de loop van de jaren 50 blijkt dat zelfs de faam van Louis Meijer aan slijtage onderhevig was. Iedereen presteerde weliswaar minder goed dan hij, maar zijn werk bracht recensenten niet zonder meer nog in vervoering.[444] Door het behoudende deel van de kunstrecensenten werd Meijer desondanks tot aan het einde van zijn leven als de "primus onzer zeeschilders" lof toegezwaaid.[445] Jaren na zijn dood in 1866 bleef de navolging van zijn manier van werken een nastrevenswaardig doel. Door in zijn stijl te werken, konden de zeeschilders bewijzen dat zij begrepen hadden waar het om draaide in de zeeschilderkunst. [446]

Tegelijkertijd was al rond 1850 in de kunstkritiek een toename zichtbaar van de waardering voor een realistische schilderstijl, die in een hardere behandeling van het licht en scherpere contouren afweek van het naturalisme. Gedurende deze decennia werd in de kunst- en literatuurbeschouwing uitvoerig gediscussieerd over het realistische gehalte van de schilderkunst. Voorstanders bepleitten een vrijere onderwerpkeuze en een persoonlijke inbreng van de kunstenaar in de uitvoering van de schilderijen. Daartegenover stond de vroegere opvatting van de idealisering van de compositie door selectie, ordening en kleurgebruik, zoals bijvoorbeeld Alberdingk Thijm jarenlang verdedigd had.[447] Een duidelijke aanwijzing dat het realisme in de zeeschilderkunst aan terrein wint, is het gegeven dat Willem van Deventer, die bijna twintig jaar jonger was dan Meijer,

---

A.N.P.G. 1852, p. 82-83.
[444] [anoniem] 1857, p. 33.
Johan 1857, p. 71.
[445] [anoniem] 'De tentoonstellingen te Amsterdam…' 1859, p. 71.
[anoniem] 1860, p. 64.
[anoniem] 1861, p. 15.
W. 1864, p. 43.
[446] [anoniem] 1869, p. 90.
[447] Voor de hantering van de term realisme in de kunstkritiek, zie: Streng 1995-a, p. 259-262, 271-273 en Streng 1995-b.
Stolwijk 1998, p. 55-56.

dan al door kunstrecensenten wordt gezien als één van Hollands' meest verdienstelijke zeeschilders.[448] Van Deventers ontwikkeling werd nauwlettend gevolgd en hij werd geprezen om zijn persoonlijke en vernieuwende stijl, aangeduid met een "frischheid van opvatting". In een vergelijking met Meijer sloeg de balans gunstig voor hem uit.[449] Onder invloed van de romantische beweging en daarna de realistische schilderkunst in Frankrijk, veranderde de betekenis van het waarheidsgetrouw afbeelden van de natuur. 'Waarheid' was niet langer de op directe observatie gebaseerde, eenvoudige en herkenbare weergave van de omgeving. Belangrijker werd het gevoel dat de schilder had bij de natuur en de manier waarop hij dit wist over te brengen op de beschouwer. Waarheid en natuur werden een persoonlijke creatie van de schilder.[450]

In de jaren 60 zet de vermenging van oude en nieuwe criteria zich voort: naast dat volgens de traditie de tekening van de schepen in orde moet zijn, het water er bij voorkeur transparant uitziet en de kleuren overeenstemmen met de werkelijkheid, wordt er opnieuw bewondering uitgesproken voor de hiervan afwijkende behandeling door Van Deventer. Zijn werk "schittert er en tintelt er van licht", schreef Tobias van Westrheene, een letterkundige die ook als schilder was opgeleid. (AFB. 36).[451] Dat werd door hem geaccepteerd als een natuurlijke en ware weergave omdat Van Deventer zijn persoonlijke gevoel had weten over te brengen.

---

[448] [anoniem] 'Tentoonstelling te 's Gravenhage' 1849, p. 60.
R. 1850, p. 64.
[449] R. 1851, p. 67.
[450] Reynaerts 2019, p. 132-136, 152.
[451] W. Wz. 1861, p. 45-48. Tobias van Westrheene Wz., redacteur bij de *Kunstkroniek*, ondertekende zijn recensies over de tentoonstellingen met de initialen v. W. Wz., T. v. W. of W.
Aa 1852/1877.

36. Willem Anthonie van Deventer, *Na de storm*, circa 1860, olieverf op doek, 67,5 x 99,2 cm.
Collectie Teylers Museum, inventarisnummer KS 099.

In deze jaren wordt in de kunstkritiek een beslissende stap gezet in de richting van een nieuwe "natuurwaarheid" omdat schilderijen losser van de conventies worden bekeken. Bij de zeeschilderkunst blijkt dit bijvoorbeeld uit het gegeven dat meerdere recensenten het vermogen waarderen van Van Deventer en anderen, om het water een blinkend "licht-effect" mee te geven en op een realistische manier in heldere kleuren een weidse ruimte op het doek te zetten.[452] Waar voorheen een precieze tekening van de details van schepen en een nauwgezette vergelijking met de werkelijke kleuren worden besproken, gaat het nu om het licht en de atmosfeer in een zeestuk. Tobias van Westrheene ziet in de schilderkunst inmiddels een bevestiging van "ons gevoelen dat de tijd van conventie voorbij is; dat de gedachte is ontwaakt, de opvatting verruimd, de uitvoering zich heeft vrij gemaakt van routine en recepten. Waarheid, waarheid bovenal!"[453] Hoewel gedurende de hele 19de eeuw de schilderkunst door kunstrecensenten wordt afgemeten aan de maatstaf

[452] X. 1863, p. 43.
W. 1864, p. 58.
[anoniem] 1865, p. 44-48.
[anoniem] 1867, p. 63.
[anoniem] 1869, p. 91.
[453] W. 1864, p. 41-42.

‘waarheid’, blijkt die geenszins aan betekenis in te boeten. Van Westrheene past het begrip trefzeker toe als criterium bij de grote vernieuwing die in de tweede helft van de eeuw onder invloed van de School van Barbizon tot stand kwam. Ook al was deze waarheid niet de correcte weergave van de materiële werkelijkheid, maar op de eerste plaats de invoelbare emotie van de schilder bij de afgebeelde natuur.

De zeeschilderkunst maakt in de laatste decennia van de 19de eeuw geen slechte start in de kunstkritiek. Er wordt positieve aandacht besteed aan meerdere zeeschilders die zich buigen over de buitenlandse realistische schilderstroming, zoals Willem Mesdag, Willem van Deventer en Eduard van Heemskerck van Beest. Weten de zeeschilders, die een status te verdedigen hadden als specialisten in de weergave van water, zich werkelijk los te maken van de sterke conventies van hun genre, die zo lang bepaald werden door de traditionele Hollandse schilderschool? Het zal blijken dat in de ogen van de nieuwe generatie kritische en ter zake deskundige schilders-kunstrecensenten, Mesdag al spoedig de enige zeeschilder is die kan voldoen aan de nieuwe norm van een persoonlijke natuuruitdrukking.

Over de Haagse tentoonstelling van 1875 schreef Jacques van Santen Kolff, een kunstcriticus en schilder, tevens een enthousiaste aanhanger van het “oog- en hartverkwikkenden” realisme, een uitvoerige recensie. In de zeeschilderkunst, een “nationaal-oorspronkelijk” genre, presenteerde hij Mesdag als een voorbeeld van een kunstenaar die de nieuwe stijl zijns inziens geheel naar behoren uitvoerde (AFB. 37). Ter verduidelijking plaatste hij diens werk in contrast met Meijer, Gudin en Schotel, die overigens geen van allen meer leefden op dat moment.[454] Zij vertegenwoordigden voor Van Santen Kolff de conventionele stijl, die wat hem betrof volledig passé was.

[454] K. 1875, p. 158-192.

37. Hendrik Willem Mesdag, *Pinken in de branding*, 1875-1885, olieverf op doek, 90 x 181 cm.
Collectie Rijksmuseum, inventarisnummer SK-A-2670.

Van Santen Kolff neemt dus uitdrukkelijk afstand van de traditionele uitvoering van zeestukken die geënt waren op de 17de-eeuwse zeeschilderkunst. In 1880 werd ook door een andere, anonieme, recensent vastgesteld: "Onder de zeeschilders is Mesdag de baas."[455] In deze kunstopvatting verliest de zeeschilderkunst aan betekenis als een thematisch specialisme, een ontwikkeling die bij de kunstenaarsverenigingen ook gaande was, zoals eerder uiteengezet is. Waar tot dan toe door de kunstkritiek werd gewezen op de specialistische vaardigheden van zeeschilders, als een vereiste voor onder meer het schilderen van natuurgetrouwe golven, staat nu de deur open voor iedere schilder die aan de zee een puur persoonlijke uitdrukking weet te geven.

Vanwege zijn voorliefde voor de nieuwe schilderkunst en zijn analytische uiteenzettingen in zijn recensies, wordt Van Santen Kolff als een voorloper gezien van een nieuwe generatie van kunst- en literatuurcritici die in de jaren 80 naar voren trad. In de kritische verslagen van deze groep van onder anderen literatoren en schilders, zoals Jan Veth (1864-1925) en Willem Witsen (1860-1923), werd de traditionele schilderkunst verguisd en moesten de oude recensenten het ontgelden. Zij werden neergezet als amateurs, omdat zij geen schilders waren, die zonder verstand van zaken onleesbare, nietszeggende oordelen aan de lezer voorschotelden. De jonge kunstrecensenten legden zich erop toe om in een deskundige analyse het wezen van de vernieuwende schilderkunst te doorgronden en aan de lezer uit te leggen. Men hield zich nauwelijks bezig met het onderwerp van de schilderijen, maar vooral met hun persoonlijke ervaring van het tafereel, de vermoedelijke

[455] [anoniem] 1880, p. 307.

gemoedstoestand van de schilder en hoe die tot uiting was gebracht.[456] Een zekere P. geeft in 1885 in zijn recensie een definiëring: "een schilderij dat werkelijk een kunstwerk is, bestaat uit een ontvangen indruk, een gedachte, een begrip, harmonisch uitgedrukt, op een wijze, eigen aan één persoon, die bewijst, dat die kunstenaar een persoonlijken indruk kreeg van de natuur, en niet door eens anders oogen zag." Temidden van "een modderzee van ziel- en begriplooze doeken", schitterden enkele ware kunstwerken van schilders die "geheel oorspronkelijk, persoonlijk en meester van hun techniek" waren. Naast bijvoorbeeld Bernardus Johannes Blommers (1845-1914), Anton Mauve (1838-1888) en Jozef Israëls (1824-1911), werd Mesdag genoemd.[457] Vanaf 1886 is hij de enige zeeschilder die nog in de kritieken van de *Tentoonstelling van Levende Meesters* voorkomt.

Toch blijkt uiteindelijk ook Mesdag zich niet staande te kunnen houden binnen de stormachtige ontwikkeling van de schilderkunst. Voor de kunstkritiek speelt de zeeschilderkunst binnen de nieuwste ontwikkelingen in de schilderkunst, waarin het kunstwerk wordt gezien als een autonoom product van de kunstenaar, geen rol van betekenis meer. De concentratie op de persoonlijke ervaring van het kunstwerk en de weergave van het gevoel van de kunstenaar, leidt tot een subjectieve en uiterst kritische wijze van recenseren, die vernietigend kan uitpakken. Schilders die succes hebben, omdat zij beschikken over een respectievelijk "goddelijk" dan wel "aristocratisch talent" voor de weergave van licht en sfeer, zijn bijvoorbeeld Willem Maris (1844-1910) en Jacob Maris (1837-1899). De zeeschilderkunst die wordt beoefend door de gespecialiseerde zeeschilders, wordt nu opgevat als een geschikt genre voor behoudende kunstkopers.[458] In 1890 velde schilder-criticus Joseph Jacob Isaacson (1859-1942) het definitieve oordeel over het werk van Mesdag. Er was "Geen spoor van natuurindruk, geen zweem van gevoel voor 't er-op-aan-komende van zoo'n stram-kouden dag met veel wind en volle wolkenkoppen." Mesdag leverde zijns inziens een "niets zeggende, niets gevende, niets nemende, niets beduidende voorstelling". Alleen de weergave van de schepen kwam er goed van af. Niet omdat deze waren geschilderd in de moderne stijl, maar

---

[456] Tibbe 2014, p. 31-34, 37-39.
Tempel 1998, p. 32-40.
Blotkamp 1991, p. 75-87.
Jan Veth, een literator en schilder, wordt gezien als de toonaangevende figuur in de vernieuwing van de Nederlandse kunstkritiek. De internationaal georiënteerde Veth publiceerde zijn recensies in het tijdschrift *De Nieuwe Gids*, dat in 1885 werd opgericht. De recensies gaan voornamelijk over de tentoonstellingen op de kunstenaarsverenigingen en in de kunsthandel en in een enkel geval over de *Tentoonstelling van Levende Meesters*. De schilders Willem Witsen en Maurits van der Valk (1857-1935) schreven ook kunstkritieken voor *De Nieuwe Gids*. Tussen 1885 en 1900 wordt de zeeschilderkunst niet behandeld in *De Nieuwe Gids*. Slechts Mesdag wordt een enkele keer genoemd, maar zijn werk wordt niet besproken.

[457] P. 1885, p. 172. De overige schilders die de recensent in dit verband noemde zijn: de broers Jacob (1837-1899) en Willem Maris (1844-1910) en Albert Neuhuys (1844-1914).

[458] Reyding 1886, p. 501. Deze recensent meldde dat de twee doeken van Mesdag hem "buitengewoon koud" lieten.
N. 1889, p. 292. Voor deze recensent was "de persoonlijkheid des schilders" niet altijd even navoelbaar in de schilderijen van Mesdag.

vanwege hun betekenis voor de "industriekunst".[459] Daarmee geeft Isaacson een uiterst bedenkelijk compliment, want met industriekunst werd immers de conventionele, "glad-gepenseelde" schilderkunst bedoeld.

Schilders als Jacob Maris en Jan Hendrik Weissenbruch, die beiden ook de kust en de zee als onderwerp schilderden, werkten in navolging van de School van Barbizon met een zichtbare, brede penseelstreek, weinig details en natuurlijke kleuren in dicht bij elkaar liggende tonen. Door de gespecialiseerde zeeschilders werden de onderdelen van schepen vaak nog steeds gedetailleerd uitgewerkt en bleven kleuriger en gladdere oppervlakken deel uitmaken van hun stijl. Daardoor ontstond een gapende kloof tussen de zeeschilderkunst en kunstrecensenten. Terwijl tussen 1875 en 1900 zoals gemeld nog 28 zeeschilders hun werk inzonden naar de *Tentoonstelling van Levende Meesters*, werd niemand meer besproken in de kunstkritiek. Dit wijst erop dat zij de conventies van hun specialisme niet konden loslaten (zie ook hoofdstuk 5). Hoewel zeeschilders als Mesdag, Schütz, Van Heemskerck van Beest en Carlebur zich inspanden om hun stijl te moderniseren, verhinderde hun liefde voor schepen uiteindelijk een werkelijke aansluiting bij de nieuwe schilderkunst.

Historieschilderkunst van de tweede soort

Het derde aspect dat uit de kunsttheoretische literatuur naar voren komt, is de kwalificatie van de zeeschilderkunst als een sub-genre van de historieschilderkunst. De vanzelfsprekende associatie van de zeeschilderkunst met het verleden, zonder dat hiervoor een historisch onderwerp nodig was, roept echter de vraag op of deze variant, die Adriaan van der Willigen in 1809 had geopperd in zijn verhandeling over de Hollandse historieschilderkunst, feitelijk overbodig was. Het ligt voor de hand dat de zeeschilderkunst als zogenoemde tweede vorm van historieschilderkunst, hetzelfde lot beschoren zou zijn als de hooggewaardeerde eerste vorm.

Het genre van de historieschilderkunst, dat het meeste aanzien genoot in de academische rangorde van de schilderkunst, kende in Nederland in de 19de eeuw namelijk geen grote en langdurige bloei. Onder meer vanwege de vaak grote en kostbare formaten van de schilderijen en door een gebrek aan opdrachtgevers die ze konden betalen en ophangen, leidden de historieschilderkunst en haar beoefenaren een kwijnend bestaan. Vaak hadden de schilderijen geen mythologisch of bijbels thema, maar een gebeurtenis uit het leven van een vaderlandse held als onderwerp. De ontwikkeling van dit type historiestukken was in de 18de eeuw in Frankrijk, Engeland en Duitsland ingezet en werd in Nederland nagevolgd. Door middel van dergelijke historiestukken werd getracht bij het publiek een vorm van nationaal besef op te wekken. Voor een goed begrip en

[459] I. 1890, p. 116.
Blotkamp 1991, p. 81. Blotkamp identificeert de recensent die met J.J.I. zijn stukken ondertekende als Joseph Jacob Isaacson.

juist effect op de beschouwer was echter een gedetailleerde kennis van de vaderlandse geschiedenis noodzakelijk.[460]

Een gevolg van de moeizame en daardoor lage productie van de historieschilderkunst was, dat in vergelijking met de zeeschilderkunst dit type schilderijen in kwantitatief opzicht minder zichtbaar was. Werken met historische voorstellingen werden bijvoorbeeld veel minder vaak ingezonden naar de *Tentoonstelling van Levende Meesters*, dan schilderijen in de categorie "marines". Ter indicatie, het aandeel van de schilderijen met het onderwerp "historie" bedroeg tussen 1858-1896 slechts 2 %, tegenover 8 % "marines".[461] Vier keer zo veel zeestukken als historiestukken vonden in die periode dus hun weg naar de goed bezochte tentoonstellingszalen en mogelijk ook naar kopers. De zeeschilderkunst, waarmee men dus vaker in aanraking kwam, riep door het vertrouwde beeld van alledaagse scheepvaart op een eenvoudige en veel toegankelijker wijze de liefde voor het vaderland op dan de historieschilderkunst.

Op min of meer dezelfde wijze vervulde ook de landschapschilderkunst een rol bij de vorming van een nationaal besef. Het traditionele Hollandse genre stond door de verbeelding van de herkenbare, onmiddellijke omgeving dichtbij de beschouwer.[462] De landschapschilderkunst was in de 19de eeuw bovendien het meest beoefende genre in Nederland en het behoorde op de *Tentoonstelling van Levende Meesters* tot de grootste categorie (circa 34 %) van inzendingen.[463] In de kunstkritiek werd de landschapschilderkunst evenals de zeeschilderkunst, herhaaldelijk in verband gebracht met de oorspronkelijke Hollandse schilderschool en werd een navolging van de 17de-eeuwse schilders in gelijke mate als prijzenswaardig beoordeeld. Met betrekking tot de prikkeling van de vaderlandsliefde bestaat er echter een belangrijk verschil. In tegenstelling tot de landschapschilderkunst beschikten de zeegezichten met schepen over een extra betekenislaag, die de beschouwer rechtstreeks in verbinding bracht met de glorieuze nationale maritieme geschiedenis. In de kunstkritiek zijn meerdere voorbeelden aanwijsbaar van het gemis van deze historische sensatie bij de landschapschilderkunst, terwijl deze specifieke eigenschap wel wordt gemeld in de bespreking van de zeestukken.[464]

---

[460] Tentoonstellingscatalogus, *Het vaderlandsch gevoel* 1978, p. 12-35.
[461] Stolwijk 1998, p. 154, Tabel 6: Aanbod van Nederlandse eigentijdse kunst op Tentoonstellingen van Levende Meesters 1858-1896, naar voorstelling, aantallen (n) en percentages (%).
Een vergelijkend onderzoek naar de verspreiding van historietaferelen en zeestukken in de vorm van prenten en reproducties van schilderijen, valt buiten het kader van mijn proefschrift. Voor de reproductie en verspreiding van afbeeldingen van schilderijen in de 19de eeuw, zie bijvoorbeeld: Verhoogt 2010.
[462] Reynaerts 2019, p. 132.
[463] Voor het aandeel van het landschap op de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in de eerste helft van de 19de eeuw, zie: Loos 1997, p. 87. Voor de tweede helft van de 19de eeuw, zie: Stolwijk 1998, p. 154, Tabel 6: Aanbod van Nederlandse eigentijdse kunst op Tentoonstellingen van Levende Meesters 1858-1896, naar voorstelling, aantallen (n) en percentages (%).
[464] [Meerman] 1808, p. 292-295; 307-311.

Zoals we hebben gezien, wierp een aantal zeeschilders zich op als ware maritieme documentalisten. Sommigen bleven tot laat in de 19de eeuw schilderijen vervaardigen met passende thema's uit de vroegere en actuele geschiedenis van de scheepvaart. Maar hoe belangrijk was de historische inhoud van dergelijke zeestukken voor de kunstrecensenten en aan welke voorwaarden moesten ze voldoen om te worden gezien als historieschilderkunst van de tweede soort?

In overeenstemming met de laat 18de-eeuwse kunsttheoretische literatuur, en zoals ook door Meerman in 1808 in zijn rapportage was uitgedragen, bestond in 1818 in de kunstkritiek nog steeds de zienswijze dat de zeeschilderkunst beantwoordde aan een gevoel van nationale saamhorigheid. In dat jaar zond Nicolaas Baur één van zijn schilderijen van het bombardement van Algiers naar de *Tentoonstelling van Levende Meesters*. Baur had, zoals reeds is gemeld, al meerdere werken met dit onderwerp aan het Koninklijk Kabinet van Schilderijen verkocht (AFB. 38). In de recensie van de tentoonstelling werd het schilderij niet bij de zeestukken, maar bij de historiestukken besproken in de categorie "Helden ter Zee".[465] Het maakte indruk vanwege de hoge moeilijkheidsgraad van de weergave van de beschietingen bij nacht, maar vooral omdat het volgens een marineofficier onder de bezoekers van de tentoonstelling geheel overeenkomstig de werkelijke gebeurtenissen was geschilderd. De recensent beval het schilderij dan ook aan vanwege de geslaagde poging "om Neêrlands herlevenden Zeeroem te vereeren", waaruit blijkt dat het inderdaad functioneerde als historieschilderkunst van de tweede soort. De criteria die uit de goedkeuring van de recensent kunnen worden afgeleid, zijn een juiste weergave van het tafereel, in een kwalitatief hoogstaande

---

Potgieter 1834-1835, p. 258-264. Bij de landschappen wordt uitsluitend aan de 17de-eeuwse schilderkunst gerefereerd door middel van het noemen van landschapschilders als Jacob van Ruisdael en Meindert Hobbema (1638-1709).

R. 1850, p. 62-65. Niet de landschapschilders, maar de zeeschilders worden door de recensent het meest capabel geacht voor het schilderen van de nationale geschiedenis. In een uitvoerige behandeling van de zeestukken verwijst de recensent naar Ludolf Bakhuizen en "de dagen van de Ruijter en Tromp". Er wordt stilgestaan bij de eeuwige roem die zij hadden vergaard en die zowel de zeeschilder Bakhuizen, die hun daden vastlegde, als de zeehelden onsterfelijk had gemaakt. Aan de bespreking van de landschapschilderijen wordt slechts het predicaat "echt Hollandsche schilderstukken" toegevoegd, zonder referentie aan de vaderlandse geschiedenis

[465] *Lijst der kunstwerken…*, Amsterdam 1818. Catalogusnummer 26, Nicolaas Baur, *Het bombardement van Algiers door de Engelsche en Hollandsche eskaders in 1816*.

B. 1818, p. 344-345, 357.

Beste 1818, p. 710. Jeronimo de Vries, onder het pseudoniem Ten Beste, besprak het schilderij van Baur ook als een historiestuk van de tweede soort, dat hem "als vaderlander en als liefhebber van de schilderkunst" diep had getroffen.

Berge-Dijkstra 1993, p. 12-14. Volgens Berge-Dijkstra vervaardigde Baur zeven schilderijen van het bombardement van Algiers. Hieraan kan een achtste schilderij worden toegevoegd: HSM, gedateerd 1818, olieverf op paneel, 51.5 x 73.5 cm., inventarisnummer A.3167.

uitvoering, die wat betreft de stijl en compositie associaties oproept met de 17de-eeuwse zeeschilderkunst.

38. Nicolaas Baur, *De brand op de werven van Algiers, kort na het begin van het bombardement door de Engels-Nederlandse vloot, 27 augustus 1816*, 1816-1820, olieverf op paneel, 55 x 76 cm. Collectie Rijksmuseum, inventarisnummer SK-A-1378.

Een volgende gedenkwaardige maritieme gebeurtenis vond plaats naar aanleiding van het uitbreken van de Opstand van België, waarin Van Speijk zijn kanonneerboot opblies. Zijn daad bracht een enorme productie op gang van prenten en schilderijen, voornamelijk van de hand van historieschilders, die werden geëxposeerd op de *Tentoonstellingen van Levende Meesters*.[466] De schilderijen die door zeeschilders werden gemaakt bleven in de kunstkritiek echter zo goed als onopgemerkt.

Van het opblazen van het schip waren in 1833 drie schilderijen van Petrus Schotel te zien in Den Haag en in 1834 één schilderij van Martinus Schouman in Amsterdam (AFB. 39). In 1835 sloot

[466] Voor de productie van beeldende kunst naar aanleiding van de Belgische Opstand in 1830-1831, zie: Wal 1980. Wal noemt van de zeeschilders alleen Petrus Johannes Schotel, naast een aantal historieschilders.

Louis Meijer in Utrecht de reeks met een weergave van de lijkvaart van Van Speijk over het Amsterdamse IJ, een werk dat in 1832 ook al te zien was geweest in Amsterdam.[467] Vanwege het afwijkende karakter van de manier waarop de ontploffing op het schip was afgebeeld, er waren bijvoorbeeld geen zeilende fregatten bij deze gebeurtenis betrokken, riepen de schilderijen geen associatie op met de 17de-eeuwse zeeschilderkunst. Daarmee voldeden ze niet aan de eisen die aan historieschilderkunst van de tweede soort werden gesteld, maar blijkt de historische inhoud dus ook van ondergeschikt belang te zijn. In de kunstkritiek werden wel de schilderijen besproken waarop de hoofdrolspeler op het kritieke moment van zijn beslissing heldhaftig vereeuwigd is. Deze uitvoering in de klassieke traditie van de historieschilderkunst 'van de eerste soort', werd verkozen boven de interpretatie van het exploderende schip door de zeeschilders. De recensent van de *Algemeene Konst- en Letterbode*, een zekere A., besprak de drie schilderijen van Schotel op de Haagse tentoonstelling van "het geval van Van Speyk", slechts summier en niet bepaald positief in de categorie zeeschilderkunst.[468] Schoumans schilderij wordt in een recensie over de Amsterdamse tentoonstelling helemaal niet genoemd.[469]

---

[467] *Lijst der Kunstwerken*… , Amsterdam 1832. Catalogusnummer 231, Louis Meijer, *Een Gezigt aan het Y, ter gelegenheid der begrafenis van den Luitenant ter Zee J.C.J. van Speijk*.
Lijst der schilder- en kunstwerken…, Den Haag 1833. Catalogusnummer 239, P.J. Schotel, *Een gezigt op Antwerpen, tijdens het beschieten dezer stad door de Citadel, van de Schelde genomen;* 240, D*e daad van den onsterfelijken zeeheld J.C.J. van Speijk, zijnde het oogenblik der vijandelijke aanval van de Belgen;* 241, *Het in de lucht springen der kanonneerboot van Van Speijk.* Deze drie schilderijen zijn in: MMR, inventarisnummer P1860, en in MM, inventarisnummers KIM/0455 SK en KIM/0273 SK.
In 1831 ontving Petrus Schotel van koning Willem I de opdracht om het springen van de kanonneerboot van J.C.J. van Speijk op twee schilderijen vast te leggen. Schotel reisde af naar Antwerpen en verbleef daar wekenlang om de situatie ter plekke op de Schelde te bestuderen. De marine bood hem onderdak en men verleende hem alle medewerking bij zijn onderzoek. Dagelijks werd hij door de Nederlandse matrozen naar het wrak van het geëxplodeerde schip geroeid, waar hij onder grote belangstelling zijn tekeningen maakte. Zie: Schotel 1866, p. 11-12. De koning schonk de schilderijen aan de marineleiding. Zie: Elphick 2000, p 236.
Lijst der Kunstwerken…, Amsterdam 1834. Catalogusnummer 403, Martinus Schouman, *Het springen der kanonneerboot no. 2 voor Antwerpen onder bevel van luitenant Van Speijk*. Twee exemplaren bekend: HSM, inventarisnummer A.0793, en RMA, inventarisnummer SK-C-226.
Catalogus en uitlegging… Utrecht 1835. Catalogusnummer 74, Louis Meijer, *Een vaderlandsch Tafereel voorstellende de plegtige lijkstatie van den Luit. J.C.J. van Speyk, welke plaats heeft gehad den 4 mei 1832 op het IJ te Amsterdam.*
Meer dan de voornoemde schilderijen van de zelfmoordactie van Van Speijk zijn bij mij niet bekend.
[468] A. 1833, p. 300.
[469] Potgieter 1834-1835, p. 259. Zijn verzuchting "de beide Van Speijks vooral zal ik nimmer vergeten.", verwijst niet naar het werk van Martinus Schouman, maar naar de twee schilderijen door Jacobus Schoemaker Doyer (1792-1867) van de daad van Van Speijk, die op de tentoonstelling te zien waren (catalogusnummers 117 en 118).
Dat de werken van de zeeschilders niet als historieschilderkunst van de tweede soort werden gewaardeerd, kan eveneens worden afgeleid uit het gegeven dat het schilderij van Martinus Schouman (RMA, SK-C-226) niet direct werd aangekocht voor de nationale collectie. Pas 50 jaar later zou het worden verworven door middel van een bruikleen.

39. Martinus Schouman, *De ontploffing voor Antwerpen van Kanonneerboot nr. 2 onder commando van Jan van Speijk, 5 februari 1831*, 1832, olieverf op paneel, 53 x 76 cm.
Collectie Rijksmuseum, inventarisnummer SK-C-226.

De Belgische afscheiding bood in de jaren 30 een impuls aan de zeeschilders om hun oeuvre uit te breiden met taferelen uit de scheepvaartgeschiedenis van de Noordelijke Nederlanden. Het nationale gevoel had een deuk opgelopen en moest worden hersteld. Afgemeten aan het aantal inzendingen van dit type schilderijen naar de *Tentoonstellingen van Levende Meesters*, hebben zij hieraan zeer weinig bijgedragen. De slechts twee zeehistoriestukken, te zien in 1833 en 1834, waren beide inzendingen van Hendrik Vettewinkel die een episode uit de Tachtigjarige Oorlog had geschilderd van een aanval van de watergeuzen op Spaanse schepen.[470] De schilderijen kunnen niet

[470] Telling op basis van mijn definitie van een zeehistoriestuk: schilderijen waarop een specifieke gebeurtenis is weergegeven uit de zeevaartgeschiedenis van voorgaande eeuwen. De voorstelling is historisch te plaatsen aan de hand van de titel, waarin naam, periode en gebeurtenis zijn beschreven (en/of door middel van de vaststelling van de scheepstypen en identificatie van de deelnemende partijen door de spiegelversiering en de vlagvoering, als het schilderij voorhanden is), zie ook: Bijlage 4, *De onderwerpen van de zeeschilders*. *Lijst der schilder- en kunstwerken*…, Den Haag 1833. Catalogusnummer 282, Hendrik Vettewinkel, *Het overvallen der Spaansche Schepen onder den Graaf van Bossu, door de Watergeuzen op den 8 april 1572 (van Meteren, B.4.f°. 64)*, en *Lijst der Kunstwerken*…, Amsterdam 1834. Catalogusnummer 466, Hendrik Vettewinkel, *Een Zeegezigt, waarin de Watergeuzen de Vaartuigen der Spanjaarden in brand steken enz. (van Meteren, Ned. Hist., Boek IV, fol. 64.b.)*. Mogelijk gaat het hier om hetzelfde schilderij dat Vettewinkel twee keer heeft ingezonden. De literatuurverwijzing betreft het geschiedkundige werk van Emanuel van Meteren (1535-1612),

meer worden achterhaald, maar hoogstwaarschijnlijk waren ook deze werken uitgevoerd in een stijl en compositie die ontleend waren aan de 17de-eeuwse zeeschilderkunst. Evenmin als met de historische inhoud bleek ook hiermee geen belangstelling te kunnen worden opgewekt bij de kunstrecensenten. Er werd geen woord besteed aan de werken van Vettewinkel, een zeeschilder uit het middensegment, wellicht omdat ze van een zodanig lage kwaliteit waren dat de critici er liever over zwegen.

Na de politieke en economische crisis die het debacle van de Belgische afscheiding met zich mee had gebracht, herstelde in de loop van de jaren 40 weer het zelfvertrouwen van de natie. Mede dankzij de inkomsten uit de kolonies in de Oost trok het economische verkeer aan. Men ging zich opnieuw richten op de gedachte om weer een eersterangs mogendheid te worden zoals in de welvarende 17de eeuw.[471] Een van de gevolgen hiervan was dat de zeeschilders in de kunstkritiek, net als in de kunsttheoretische kringen rond 1800, daadwerkelijk werden aangemoedigd om zich bezig te houden met de maritieme geschiedenis. De schrijver Potgieter, bijvoorbeeld, deed dat in zijn artikel *Het Rijks-Museum*, dat in 1844 verscheen. Hierin propageerde hij zijn ideeën over een passende beeldende kunst bij dit nieuwe vaderlandse gevoel, zoals die in een nationaal museum getoond zou moeten worden. In de schilderkunst zag hij een combinatie voor zich van de 17de-eeuwse traditionele Hollandse school met een volle inzet van het historiestuk, waarin niet de mythen of de Bijbelse geschiedenis, maar de meest onversaagde taferelen uit de vaderlandse geschiedenis dienden te worden uitgebeeld.[472] Het ging hem om de bezielende uitwerking die een nationale schilderkunst op de Nederlandse identiteit kon bewerkstelligen. Meerdere keren wijst hij daarbij op heldhaftige kopstukken uit de zeevaartgeschiedenis. De wapenfeiten uit de walvisvaart, de ontdekkingsreizen en de oorlogen op zee, uit de tijd "dat de Hollandsche vlag werd begroet als de meesteresse der zee", waren wat hem betreft zeer geschikte onderwerpen.

Maar zorgde dit nieuwe nationale zelfvertrouwen ook voor meer aandacht voor een rol van de zeeschilderkunst als historieschilderkunst van de tweede soort? In 1850 wendde een zekere recensent R. zich rechtstreeks tot de zeeschilders. Hij vroeg zich af waarom de zeeschilders zelf niet op het idee kwamen om "de bloei onzer geschiedenis" vast te leggen. Hij maande met name Waldorp, Meijer, Van Deventer en Hulk om zijn suggestie ter harte te nemen. De recensent was van

---

Nederlantsche historien ofte geschiedenissen, inhoudende den gantzen staet, handel soo van oorlogen als vrede – handels in onsen tyden begin ende eynde: mede vervattende eenige haerder gebueren handelinge, een publicatie die tot het einde van de 18de eeuw heruitgaven beleefde.

[471] Manning 1982, p. 204-210.

[472] Potgieter 1844.

Voor de overige onderwerpen in de historieschilderkunst in deze periode, zie: Tentoonstellingscatalogus, *Het vaderlandsch gevoel* 1978, p. 20-30 (inleiding).

mening dat de zeeschilders een nuttige dienst konden bewijzen, met het op een aanschouwelijke wijze toegankelijk maken van de nationale geschiedschrijving, voor hen die niet bekend waren met "Wagenaar" en "Kok". Met deze namen bedoelde hij de historicus Jan Wagenaar (1709-1773) en zijn 24-delige uitgave *Vaderlandsche Historie* uit 1749, en de geschiedkundige publicaties van Jacobus Kok (? – 1788), een boekhandelaar en historicus.[473]

Rond 1850 was inderdaad een toename zichtbaar in de inzending van schilderijen met de heldendaden van de historische marine. Sinds de jaren 30 waren slechts twee van zulke zeehistoriestukken te zien geweest op de *Tentoonstelling van Levende Meesters*, die beide door Hendrik Vettewinkel waren vervaardigd. In 1849, 1851 en 1853 stuurde Aegidius Schönstedt drie zeehistoriestukken naar de Haagse tentoonstelling van de Engels-Nederlandse zeeoorlogen. Op deze schilderijen waren achtereenvolgens de slag bij Kamperduin uit 1797, de slag bij Solebay uit 1672, waarbij hij de portretten van vier bevelvoerders in medaillons in de lijst had verwerkt, en de Vierdaagse zeeslag uit 1666 afgebeeld.[474] Maar terwijl van andere historiestukken de taferelen uit de vaderlandse geschiedenis in de kunstkritiek worden gewikt en gewogen en Michiel de Ruijter en andere commandeurs in deze periode populaire zeehelden waren, toont de kunstkritiek geen interesse voor deze afbeeldingen van de zeegeschiedenis. Het blijkt dat aan de historische inhoud van deze schilderijen volledig wordt voorbijgegaan en dat er uitsluitend schildertechnische aspecten worden besproken. In de ogen van sommige recensenten zijn de schilderijen van een te matige kwaliteit. Zoals eerder is beschreven, is eind jaren 60 de navolging van de 17de-eeuwse zeeschilderkunst niet langer een standaardcriterium, terwijl deze schilderijen hoogstwaarschijnlijk in die stijl waren uitgevoerd. Het zeehistoriestuk wordt in die jaren voornamelijk nog gewaardeerd in conventionele kunstkringen, waar het bijvoorbeeld een plaats krijgt in een historische galerij.

---

[473] R. 1850, p. 56.
Over Jan Wagenaar en de betekenis van zijn werk voor de Nederlandse geschiedschrijving, zie: Mathijsen 2013, p. 98-103.
Aa 1852/1877.

[474] *Lijst der schilder- en kunstwerken…*, Den Haag 1849. Catalogusnummer 517, E.C.A. Schönstedt, *De laatste oogenblikken van den zeeslag bij Kamperduin, tusschen de Bataafsche vloot onder bevel van den Vice-admiraal de Winter, en die der Engelschen onder het bevel van den Admiraal Duncan, op den 11 October 1797. (Zie verder voor de bijzonderheden "De Jonge", Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen 6e deel, II^{de} stuk, bl. 242, en volg.).*
Met "De Jonge" wordt verwezen naar *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen* door de historicus J. C. de Jonge.
Lijst der schilder- en kunstwerken…, Den Haag 1851. Catalogusnummer 445, E.C.A. Schönstedt, *Een tafereel uit den slag van Solebaij (7 Junij 1672), met de portretten van de luitt. Adms. M.A. de Ruijter, van Ghent en Banckers, en van den Kapn. Jan van Brakel.* Na de schilderijtitel volgt een uitvoerige toelichting op de gebeurtenissen, met een verwijzing naar *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen* van J.C. de Jonge.
Tentoonstelling van schilder- en kunstwerken…, Den Haag 1853. Catalogusnummer 439, E.C.A. Schönstedt *Het ontzet van het schip van Tromp en van eenige schepen van zijn eskader, door het eskader van de Ruiter, op den 2den dag van den Vierdaagschen Zeeslag. Ao 1666. Zie Mr. J.C. de Jonge, Ned. Zeewezen. 2de Dl. St. 271.*

Twee van de genoemde schilderijen van Schönstedt werden dan ook genegeerd in de kunstkritiek rond 1850. Het derde schilderij, met de portretten van de zeehelden op de lijst, had tot grote verontwaardiging van recensent R. een goede plaats gekregen in de tentoonstellingszaal. De herinnering aan de admiralen Michiel de Ruijter en Adriaen Banckert dwong gepaste eerbied af, maar voor het schilderij zelf dat hij aanduidde met "liefhebbers-knutselarij", had hij geen goed woord over.[475] Dezelfde kritische behandeling trof Willem Gruyter jr., die in 1865, 1867, 1868 en 1870 zijn zeehistoriestukken inzond naar de tentoonstellingen in Amsterdam en Rotterdam.[476] Naar aanleiding van de inzending voor de Amsterdamse tentoonstelling van 1868, een schilderij van de krijgsraad aan boord van de 'Zeven Provinciën' bij De Ruyter, meldt de anonieme recensent laatdunkend: "de kleurtjes, het atelier-achtige in dat andere stuk, met die vergulde scheepsspiegels, waarvoor natuurlijk een historisch onderwerp is gevonden".[477]

---

[475] R. 1851, p. 67.

[476] *Tentoonstelling van schilder- en andere werken*…, Amsterdam 1865. Catalogusnummer 178, W. Gruyter jr., *Het schip de Zeven Provinciën komt op den 11den October 1665 met een jagt en drie buiskonvooijers bij de vloot en ontvangt het eerste bezoek van den Luitenant-Admiraal M.A. de Ruijter.* Na de schilderijtitel volgt een uitvoerig citaat als toelichting op het schilderij, met een verwijzing naar "De Jonge" en "Brand".
Met "Brand[t]" wordt verwezen naar de biografie van De Ruijter door Gerard Brandt*, Het leeven en bedryf van den Heere Michiel de Ruiter*, uit 1687.
Catalogus der schilder- en kunstwerken…, Rotterdam 1867. Catalogusnummer 159, W. Gruyter jr., *11 October 1655*. Ook hier volgt na de schilderijtitel een uitvoerig citaat als toelichting op het schilderij, met een verwijzing naar "De Jonge" en "Brandt". N.B. het jaartal 1655 in de titel is niet correct. Het schip 'De Zeven Provinciën' is gebouwd door de Rotterdamse admiraliteit in 1665.
Tentoonstelling van schilder- en andere werken…, Amsterdam 1868. Catalogusnummer 201, W. Gruyter jr., *Het schip de Zeven Provinciën, gevoerd door den vice-admiraal Van Nes, voegt zich op den 11den October 1665 met het jacht van P. Wijnbergen en drie buiskonvooijers onder de kapiteins J.A. Loffer, A.L. Poort en P.J. Klein, bij den luitenant-admiraal De Ruyter*.
Catalogus der schilder- en kunstwerken…, Rotterdam 1870. Catalogusnummer 163, W. Gruyter jr., *Het vereenigen van de vloot op 11 October 1665*.
Mogelijk gaat het hier om minder dan vier verschillende schilderijen en stuurde Gruyter jr. hetzelfde schilderij het ene jaar naar de Amsterdamse en het volgende jaar naar de Rotterdamse tentoonstelling.

[477] [anoniem] 1869, p. 89.
Voorbeelden van zeehistoriestukken uit de jaren 60 en 70 zijn:
Tentoonstelling van schilder- en andere werken…, Amsterdam 1860. Catalogusnummer 232, Everhardus Koster, *De Heeren Pieter van Lodesteijn en David de Wild, Secretarissen der Admiraliteiten van Rotterdam en Amsterdam, als gecommitteerden van zijne Hoogheid Prins Willem III en Hunne Hoog Mogenden, komen in 's lands vloot, 30 mei 1673, ten anker liggend op Schooneveld, ten einde aan boord van de Zeven Provinciën, gevoerd door den Luitenant-Admiraal-Generaal De Ruyter, krijgsraad te beleggen; waarna den 7den Junij daarop volgende, de beroemde zeeslag bij de bank van Schooneveld, geleverd werd tegen de vereenigde vloot der Engelscher en Franschen. "Den 7den Junij 1673, verjaardag van den in het vorige jaar geleverden zeeslag van Solebay, was de gewichtige dag, waarbij het al of niet bestaan van ons Vaderland beslist werd."* De vermelding bevat naast de titel, een citaat en literatuurverwijzingen naar Brandt en De Jonge. Nauwkeurig wordt het belang voor het vaderland aangeduid van dit historische moment uit de Derde Engels-Nederlandse zeeoorlog.
*Tentoonstelling van kunstwerken…*Den Haag 1872. Catalogusnummer 131, Eduard van Heemskerck van Beest, *Laatste dag van den Vierdaagschen Zeeslag tusschen de Hollanders en de Engelschen, in Junij 1666*, [gevolgd door een uitvoerige toelichting op de afbeelding].

De betekenis van de zeeschilderkunst als historieschilderkunst van de tweede soort zoals die rond 1800 was ingezet, ontleent rond het midden van de eeuw voor de kunstkritiek dus niet langer zijn waarde aan een historische inhoud. Het is opmerkelijk dat zeeschilders min of meer gelijktijdig het thema van de contemporaine scheepsramp als een historiestuk presenteren. Zoals eerder is beschreven, werd in 1838 het initiatief hiertoe genomen door Louis Meijer met zijn schilderij *Het stranden der stoomboot Willem I op het koraalrif van Lucipara* (AFB. 40), dat in de kunstkritiek zeer kritisch werd ontvangen. Meijer had het schilderij verkocht aan Paviljoen Welgelegen in Haarlem, waar het op zaal was gehangen.[478] De recensent beoordeelde het werk inderdaad volgens de criteria van een historiestuk, maar hij was niet bepaald tevreden over het resultaat. Hoewel hij het lovenswaardig achtte dat Meijer zich probeerde te ontwikkelen, vond hij dat de zeeschilder te hoog gegrepen had met een onderwerp dat zijns inziens meer geschikt was voor een historieschilder. Zo had de zeeschilder de verkeerde keuze gemaakt uit de gebeurtenissen en niet het cruciale moment van de scheepsramp op het doek gezet. De anonieme recensent was van mening dat niet de zee en de storm de belangrijkste onderdelen waren van dit tafereel, maar dat het lot van de schipbreukelingen op de rots het hoofdthema vormde. Samen met aanwijzingen voor een juiste compositie kreeg Meijer de nadrukkelijke vermaning om zich bij zijn eigen vak te houden.

[478] [anoniem] [bespreking…] 1839-1840, p. 1-4.
RMA, Louis Meijer, *Zelfportret*, 1838, inventarisnummer SK-A-1406. Zelfportret van Louis Meijer, zittend achter een ezel waarop het schilderij *Het stranden der stoomboot Willem I op het koraalrif van Lucipara* staat. Het schilderij zelf is verloren gegaan bij een brand in het Koninklijk Tehuis voor Oud-Militairen Bronbeek, Arnhem, in 1958.

40. Louis Meijer, detail uit zijn zelfportret, 1838, olieverf op doek, 136 x 120 cm., met *Het stranden der stoomboot Willem I op het koraalrif van Lucipara* op de ezel. Het schilderij zelf is verloren gegaan.

Collectie Rijksmuseum, inventarisnummer SK-A-1406.

In tegenstelling tot deze recensent zag men dit tien jaar later, in 1850, heel anders. Zoals we hebben gezien, maakten de kunstrecensenten in deze periode zich sterk voor een verdediging van de Nederlandse zeeschilders tegenover hun Franse en Duitse vakgenoten. Het was dus passend om de uitvoering door de eigen meesters van dit traditioneel Hollandse thema van schepen in noodweer te stimuleren. Net als bij de zeeschilders in hun keuze en opvatting van dit thema, speelden nationalistische motieven ook voor de kunstkritiek een rol. Recensent R. die in 1850 zeeschilders

opriep om de nationale geschiedenis te schilderen ter opvoeding van het volk, beval in hetzelfde artikel ook de actuele scheepsramp aan als een geschikt onderwerp.[479]

Als de thema's van de historische marine voor de kunstkritiek hebben afgedaan en de contemporaine schipbreuk werd geaccepteerd als een geschikt onderwerp, welke betekenis heeft de zeeschilderkunst als historieschilderkunst van de tweede soort na Van Speyk nog bij de verslaglegging van maritieme gebeurtenissen die plaatsvonden in de eigen tijd? Het blijkt dat de activiteiten van de Koninklijke Marine in Europese wateren, die slechts bestonden uit oefenreizen met eskaders hoofdzakelijk naar de Middellandse Zee, beduidend meer aandacht van de kunstkritiek trokken dan het echte werk in de Indische Archipel. De reden hiervoor was dat de schilderijen met dit onderwerp, die in de jaren 40 en 50 op de *Tentoonstelling van Levende Meesters* verschenen, met het vorstenhuis in verband stonden.

Prins Willem Frederik Hendrik van Oranje-Nassau, de derde zoon van koning Willem II, voer met een aantal van deze oefenreizen mee op de oorlogsfregatten 'Rijn' en de 'Prins van Oranje', in de functie van commandant en later van eskadercommandant. Hij volbracht als eerste lid van het koninklijk huis een langdurige carrière in dienst bij de marine, wat hem de bijnaam 'de zeevaarder' opleverde. Waarschijnlijk vanuit propagandistische overwegingen, kwam de minister van Marine J.C. Rijk met het plan om kunstenaars op het schip van de prins mee te laten reizen tijdens de oefeningen. Het was al eeuwenlang gebruikelijk om te tekenen aan boord van schepen, zowel voor navigatiedoeleinden als ter ontspanning, door marinepersoneel, beroepstekenaars en overige bemanning, amateurs en kunstenaars. Minister Rijk had ook zelf getekend tijdens zijn diensttijd op de landingsvloot van Napoleon in 1806 en hij bemoeide zich persoonlijk met de keuze van de kunstenaars.[480]

Koning Willem II gaf in 1843 Théodore Gudin de opdracht voor het schilderen van het uitzeilen van prins Hendrik vanuit Vlissingen. In de *Kunstkronijk* werd verontwaardigd gereageerd op

---

[479] R. 1850, p. 56.
Daarbij wees de recensent op een schilderij van Ary Pleijsier van de schipbreuk op de Sint Paulusrots in 1845, dat hij had gezien op de tentoonstelling bij Arti et Amicitiae, Amsterdam, in 1850. In 1851 was het werk op de tentoonstelling in Den Haag, zie: *Lijst der schilder- en kunstwerken*…, Den Haag 1851. Catalogusnummer 390, A. Pleijsier, *De schipbreukelingen van den St.-Paulus rots (Zie B. ter Haar bl. 56) "Nog strekken zij naar 't schip hunne armen, Als smeekten die voor 't laatst: "Ai Heer! Of is er redding en ontfermen Voor ons bij God noch menschen meer!"*

[480] Daalder 1999, p. 64-65.
Over het tekenen aan boord van schepen, zie: Daalder 1999, p. 20-35, 105.
Het idee om zeeschilders met de eskaderoefeningen mee te nemen kreeg ongetwijfeld bijval van de koning, die een groot kunstliefhebber was. Voor koning Willem II en zijn kunstcollectie, zie: Paarlberg 2014.
Reichwein 1995, p. 70-71, *Overzicht van schilders in de collectie van Fodor en in andere negentiende eeuwse verzamelingen*. In zijn uitgebreide kunstverzameling was de top van de eigentijdse zeeschilderkunst vertegenwoordigd, met onder meer acht schilderijen van Johannes Schotel en negen schilderijen van Théodore Gudin. Ter vergelijking met de overige genres: van slechts één kunstenaar, de landschapschilder Barend Koekkoek (1803-1862), had de koning meer schilderijen in zijn bezit, namelijk elf stuks.

de toekenning van de eervolle opdracht voor een schilderij van zo'n nationaal onderwerp aan een Fransman. Men pleitte voor de Nederlandse zeeschilders, omdat volgens de anonieme recensent "de gave niet is uitgestorven om dat element waarin en waardoor wij als 't ware leven en zijn, in al deszelfs nuances en toestanden op het doek te tooveren", zoals bewezen werd op bijna elke tentoonstelling van vaderlandse kunst.[481] Om de gemoederen te sussen na deze pijnlijke misstap van de vorst, verstrekte men aan Ary Pleijsier, die connecties had met minister Rijk, een vergelijkbare opdracht als aan Gudin. Pleijsier werd gevraagd om het vertrek te schilderen van Prins Hendrik, die in 1845 vanuit Vlissingen uitvoer voor een oefenreis over de Atlantische Oceaan naar Schotland, IJsland en New Foundland.[482]

Vier Nederlandse zeeschilders werden uitgenodigd om mee te varen met de prins en de activiteiten van het eskader vast te leggen. In 1843 stapten Petrus Schotel en Albertus van Beest aan boord van de 'Rijn'. In 1844 voer Van Beest opnieuw mee, nu samen met Willem Anthonie van Deventer. Louis Meijer was in 1846-1847 te gast, als enige kunstenaar, op de 'Prins van Oranje'.[483] Schotel had op de Haagse tentoonstelling al in 1839 een schilderij geëxposeerd van de activiteiten van prins Hendrik bij de marine.[484] Wellicht vormde dat schilderij voor minister Rijk een aanleiding om hem en de andere zeeschilders mee te sturen met de prins. Tussen 1845 en 1852 exposeerden Schotel, Van Deventer en Meijer een aantal van de schilderijen die zij tijdens of na de reizen maakten, op de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in Amsterdam en Den Haag (AFB. 41).[485]

---

[481] MMR, Théodore Gudin, *Koning Willem II bezoekt het eskader te Vlissingen op 13 juli 1843*, 1844, olieverf op doek, 127 x 201,5 cm., inventarisnummer P1180.
[anoniem] 'Kunstberigten' 1843-1844, p. 6.
[482] RPKA, autobiografie Ary Pleijsier, 8-6-1847.
MMR, Ary Pleijsier, *Vertrek van Prins Hendrik op het fregat 'Rhijn' en van gouverneur-generaal van Nederlands-Indië Rochussen op het fregat Jason, op de rede van Vlissingen op 2 juni 1845, in aanwezigheid van Koning Willem II*, 1845, olieverf op doek, 136,8 x 199,2 cm, inventarisnummer P2205.
[483] Daalder 1999, p. 65-66.
RPKA, brief van L. Meijer aan C. Immerzeel, 1-7-1847.
[484] *Lijst der schilder- en kunstwerken…*, Den Haag 1839. Catalogusnummer 364, P.J. Schotel, *Z.M. schip de Zeeuw, aan boord hebbende Z.K.H. Prins Hendrik, begeleid door Z.M. brik de Snelheid, in de noordzee, den 27n Mei 1834, op reis naar Rusland, voorgesteld op het oogenblik, dat bij stormweder, van de Zeeuw een man was over boord gevallen, en den Snelheid afhield, om denzelven zoo mogelijk te redden.*
[485] Schilderijen tussen 1845-1852 met een titel die refereert aan prins Hendrik of het exercitiekader, bijvoorbeeld (deze opsomming is niet volledig):
P.J. Schotel: *Lijst der schilder- en kunstwerken…*, Den Haag 1845. Catalogusnummer 313, *De komst van Z.M. den Koning ter reede van Vlissingen, in den morgen van den 14den Julij 1843, ter inspectie van Z.Ms. eskader*; catalogusnummer 314, *Het binnenkomen van een linieschip in de haven van Mahon, na een onweder;* catalogusnummer 315, *Een gezigt op de Afrikaansche kust uit de baai van Gibraltar* en bij de nagekomen stukken catalogusnummer 441, *Z.M. exercitie eskader, gekommandeerd door Z.K.H. Prins Hendrik der Nederlanden, bijleggende voor stormweder in het Kanaal, bij Beachy Head, den 11 October 1843 terugkomende uit de Middellandsche zee.* Dit schilderij is in de collectie van HSM, inventarisnummer S.0984(01).
Louis Meijer: *Lijst der schilder- en kunstwerken…*, Den Haag 1847. Catalogusnummer 281, *Een zeegezigt. Op den 5 Augustus 1846, Zr.MS. Eskader onder bevel van Z.K.H. Prins Hendrik der Nederlanden, Gibraltar verlaten hebbende en koers stellende naar Maltha, viel een der matrozen van boord 's Konings fregat 'de Prins van Oranje' van de fokkeraa in zee. Z.K.H. liet onmiddellijk bijdraaien, deed sein aan de korvet Juno, en gaf order*

41. Louis Meijer, *Man overboord tijdens een eskaderreis*, 1847, olieverf op doek, 129 x 198 cm.
Collectie Het Scheepvaartmuseum, inventarisnummer S.0984(03).

Gelijktijdig met de schilderijen van Schotel over de reis van 1843, werd in 1845 ook Gudins weergave van het vertrek van de prins gepresenteerd. De meningen over het schilderij van Gudin waren verdeeld.[486] De recensenten geven echter geen blijk van enige interesse in de inspanningen van Prins Hendrik en van de marine, ondanks de eerdere verontwaardiging over het verlenen van de opdracht aan Gudin voor zo'n "nationaal onderwerp". De beoordelingen behelzen vooral het eerder besproken debat in de kunstkritiek over de eis van de waarheidsgetrouwe weergave en het meegevoerd willen worden in de voorstelling.

---

aan de sloepen van de twee schepen om de drenkeling op te zoeken. Maar helaas; de pogingen waren vruchteloos, en niet dan met zeer veel moeite en gevaar kwamen de sloepen eindelijk weder aan boord. [Dit schilderij is in HSM, met de titel *Man overboord tijdens een eskaderreis*, inventarisnummer S.0984(03)] ; catalogusnummer 282, *Herinnering van eene zeereis, gedaan in 1846 aan boord van Zr.Ms. Fregat 'de Prins van Oranje' onder bevel van Z.K.H. Prins Hendrik der Nederlanden*; catalogusnummer 283, *Zr.Ms. Eskader, onder bevel van Z.K.H. Prins Hendrik der Nederlanden, zeilende met gereefde marszeilen.*
W.A. van Deventer: *Tentoonstelling van schilder- en andere werken…*, Amsterdam 1852. Catalogusnummer 94, *Z.M. Fregatschip de Rijn voor het eiland Pantelaria, (Middellandsche Zee).*

[486] *Lijst der schilder- en kunstwerken…*, Den Haag 1845. Catalogusnummer 120, T. Gudin, *Z.M. Eskader te Vlissingen, in Julij 1843.*
[anoniem] 'Kunstberigten', 1844-1845, p. 16.
R. 1845, p. 245-246, 259.
Foreestier 1847, p. 54.

Vanaf 1858 waren op de *Tentoonstelling van Levende Meesters* ook de schilderijen te zien van de krijgsverrichtingen van de Nederlandse marine in de Oost. Een voorbeeld hiervan is het werk dat Eduard van Heemskerck van Beest inzond in 1865, getiteld *Zeeroovers in de Indische zee door een Nederlandsch oorlogsschip vervolgd wordende,* op de Amsterdamse tentoonstelling (AFB. 42).[487] De behandeling van deze schilderijen is in de kunstkritiek zeer summier. Hoewel het hier gaat om een werkelijke actie van de marine, acht een zekere recensent B. de inhoud niet van belang en worden de werken uitsluitend besproken op stijl en uitvoering.[488]

42. Jacob Eduard van Heemskerck van Beest, *Tabelloresche roversprauwen vluchtend voor een naderend Nederlands oorlogsschip*, 1864, olieverf op doek, 67 x 107 cm.
Collectie Het Scheepvaartmuseum, inventarisnummer A.4902(01).

Terwijl enkele zeeschilders zich nog bezighouden met de weergave van de activiteiten van de eigentijdse en de historische marine, bestaat in de kunstkritiek dus geen belangstelling meer voor de zeeschilderkunst als historieschilderkunst van de tweede soort met deze onderwerpen. Dit subgenre,

[487] *Tentoonstelling van schilder- en andere werken*…, Amsterdam 1865. Catalogusnummer 199. In de catalogus staat de naam C. van Heemskerck, maar gezien de titel van het schilderij en de woonplaats Utrecht, is de kunstenaar hoogstwaarschijnlijk Jacob Eduard van Heemskerck van Beest.
Dit schilderij is onder een andere titel in: HSM, *Tabelloresche roversprauwen vluchtend voor een naderend Nederlands oorlogsschip*, 1864, olieverf op doek, 67 x 107 cm., inventarisnummer A.4902(01).
[488] B. 1866, p. 80. Slechts het schilderij van Van Heemskerck van Beest wordt becommentarieerd: “krachtig en breed geschilderd”.

dat zo hoopvol door Adriaan van Willigen was gelanceerd met de bedoeling om nationale gevoelens aan te wakkeren, lijkt een nog moeizamer bestaan te hebben geleid dan de historieschilderkunst zelf.

In overeenstemming met de houding van de kunstrecensenten, constateerde ook Jacob van Lennep dat de zeeschilderkunst als historieschilderkunst haar beste tijd beleefde in de 17de eeuw. In 1853 sprak hij een huldeblijk uit ter nagedachtenis van Jan Willem Pieneman, één van de oprichters van de Amsterdamse kunstenaarsvereniging Arti et Amicitiae en bij leven een gelauwerd historieschilder. Voor de verzamelde vereniging gaf Van Lennep een korte terugblik op het verleden, waarin hij de teloorgang van de historieschilderkunst verklaarde door een gebrek aan grootse vaderlandse wapenfeiten. Als de laatste goede voorbeelden van deze in zijn ogen hoogstaande vorm van schilderkunst, wees hij, refererend aan Willem van de Velde (I), op de 17de-eeuwse zeeschilders:

> Alleen de zeeschilders - en hoe kon dit anders, toen het tooneel van Hollands roem op den oceaan verplaatst was? – maakten nog een loffelijken uitzondering op den algemeenen regel: en hunne voorstellingen van die tochten en zeeslagen, welke zij niet schroomden persoonlijk bij te wonen, leveren nog de schoonste bladzijden op, waar, in dat tijdperk, zich de Nederlandsche kunst op mocht verheffen. Dan, onze zeetriomfen namen een einde, en, met hen, voor langen tijd althands, de bekwaamheid onzer zeeschilders.[489]

Ondanks dat deze historieschilderkunst van de tweede soort na een zeer korte bloeitijd in het begin van de 19de eeuw in de kunstkritiek steeds minder waardering ondervond, bleef de nationale betekenis van de zeeschilderkunst zelf intact.

[489] AAA, doos 56, *Hulde aan de nagedachtenis van Jan Willem Pieneman, uitgesproken in de Maatschappij Arti et Amicitiae, den 21 april 1853, door Mr. J. van Lennep*.

Samenvatting en conclusie

Met het proefschrift *Eigen aan de natie. De Nederlandse zeeschilderkunst in de 19de eeuw*, werd beoogd een leemte te vullen in de bestaande kennis en het onderzoek van het genre van de zeeschilderkunst, die tot nu toe hoofdzakelijk beperkt bleven tot de 17de eeuw. Het doel van deze studie was om de 19de-eeuwse zeeschilderkunst te begrijpen in de context van de tijd waarin de schilderijen tot stand kwamen. De centrale vraag luidde hoe in de 19de eeuw in Nederland over de zeeschilderkunst werd gedacht.

Binnen de kunsthistorische context van de 19de eeuw is de status bestudeerd van de zeeschilderkunst in de kunsttheorie als een specialisme van de traditionele 17de-eeuwse Hollandse schilderschool, evenals de omvang van het genre, de beoefenaren en de stilistische ontwikkelingen ervan. Voor de opvattingen over het genre in de contemporaine kunstwereld zijn drie invalshoeken gehanteerd: het perspectief van de zeeschilders, van hun beroepsgenoten in het schildersvak op de kunstenaarsverenigingen Pictura, Arti et Amicitae en Pulchri Studio, in respectievelijk Dordrecht, Amsterdam en Den Haag, en van de kunstrecensenten van de *Tentoonstelling van Levende Meesters* die plaatsvond in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag, tussen 1808 en 1900. Met betrekking tot de 19de-eeuwse zeeschilderkunst zijn de kunstenaarsverenigingen en de kunstkritiek nieuwe onderzoeksgebieden.

Met dit onderzoek is tevens voor het eerst een representatief overzicht samengesteld van de namen van gespecialiseerde zeeschilders in de periode. Dit resulteerde in een corpus van 110 schilders die tussen 1800 en 1900 in Nederland werkzaam waren en vrijwel uitsluitend de onderwerpen zee en/of schepen in hun oeuvre hadden (Bijlage 1). De hoeveelheid gelijktijdig werkzame zeeschilders maakte gedurende de 19de eeuw een golfbeweging. In percentages uitgedrukt ten opzichte van het totaal aantal werkzame schilders, begon dit op 3,6 % in 1800, klom naar het hoogtepunt van 4,5 % in 1860, en viel terug tot 1,2 % in 1900. In absolute aantallen waren in 1800 negentien zeeschilders gelijktijdig actief, op het hoogtepunt waren dat er 64 in 1860 en aan het einde van de eeuw 28 zeeschilders.

Door de onderzoeksresultaten in een bredere cultuurhistorische context te plaatsen, is voor het eerst onderzocht of en op welke wijze de zeeschilderkunst betekenis heeft gehad binnen het nationale denken van de 19de eeuw. Met behulp van het theoretisch kader van het cultuurnationalisme (Leerssen 2007) is de rol van het genre hierin nader geanalyseerd. De combinatie schilderkunst en nationalisme is een onderwerp dat in het Nederlandse kunsthistorisch onderzoek in de late 20ste-eeuw in de belangstelling stond, maar waar daarna niet veel aandacht meer voor was. Tijdens dit onderzoek kwam dit onderwerp opnieuw aan de orde toen bleek dat in de opvattingen van kunsttheoretici, zeeschilders, hun vakgenoten en in de kunstkritiek gedurende de

late 18de en de gehele 19de eeuw een eensgezind idee aanwijsbaar was van de zeeschilderkunst als drager van nationale trots. Binnen het kader van het 19de-eeuwse Europese nationalisme was dit uitzonderlijk, want voor het bijbrengen van een besef van de eigen geschiedenis werd in de overige landen hoofdzakelijk de historieschilderkunst ingezet. De zeeschilderkunst als een vehikel voor vaderlandsliefde kan worden beschouwd als een specifiek Nederlandse vorm van cultivering van het verleden, ten dienste van het nationale denken.

Door de onderzoeksresultaten in verband te brengen met het 19de-eeuwse maritiem-culturele erfgoed, werd duidelijk hoe belangrijk het maritieme verleden was bij de constructie van de Gouden Eeuw. De belangstelling voor dit specifieke erfgoed, zoals die uit historische uitgaven, geschiedkundige werken, herinneringsobjecten, standbeelden, liederen, redevoeringen en ook uit de productie van zeeschilders, de kunsttheoretische literatuur en de kunstkritiek naar voren komt, werd gekenmerkt door een verheerlijking van Nederland als zeevarende natie en een diepe verbondenheid met de zee. Binnen dit nationale denken functioneerde de zeeschilderkunst in meerdere opzichten letterlijk als beelddrager. Zowel de overwegend behoudende, historiserende schilderstijl van de zeestukken, als het keurmerk van een volwaardig traditioneel Hollandse genre, maar bovenal de voorstelling van de zee met schepen, voorzagen immers in een ondersteuning van een nationaal (historisch) besef.

In alle fasen van de ontwikkeling van het cultuurnationalisme speelde het genre van de zeeschilderkunst een rol. In de inventariserende fase keken eerst kunsttheoretici en later kunstrecensenten terug naar de schilderijen van de 17de-eeuwse zeeschilders en deze werden vanuit nationalistische motieven als voorbeeld gesteld. In de productiefase werd de eigentijdse zeeschilderkunst vanuit dezelfde motieven gestimuleerd en beoordeeld, met het werk van de 17de-eeuwse meesters als artistieke maatstaf. In de mobilisatiefase waren de schilderijen van zeeschilders concreet van invloed als ondersteuning van de collectieve identiteit, door expositie op de openbaar toegankelijke en grootschalige *Tentoonstelling van Levende Meesters* en de aanwezigheid in de eigentijdse musea. Het was aldus een weliswaar klein, maar binnen het nationale denken uiterst relevant genre. Zeeschilders, de gespecialiseerde schilders van de Nederlandse scheepvaart, moeten zich hiervan bewust zijn geweest, eenvoudigweg omdat deze opvatting alom aanwezig was, mede dankzij de grote belangstelling voor het maritieme cultureel erfgoed. Het is daarom aannemelijk dat bij de vervaardiging van de schilderijen een nationalistisch element deel zal hebben uitgemaakt van de intenties van de zeeschilder.

In de kunsttheoretische kringen van de late 18de en vroege 19de eeuw was de positie van de zeeschilderkunst zeer sterk. De zeeschilderkunst werd niet beschouwd als (een onderdeel van de) landschapschilderkunst, maar als een afzonderlijk en karakteristiek Hollands schildergenre dat een specialistische (nautische) deskundigheid vereiste van de schilder. Het genre had een

ontwikkelingsgeschiedenis die terugging tot de late 16de eeuw en kwam op het hoogste schildertechnische niveau tot bloei in de 17de eeuw. Men zag de schilderijen als een symbool van de groei van de economische welvaart en politieke macht van de Republiek van destijds en als zodanig waren zij nauw verbonden met de cultuur en identiteit van de Nederlandse bevolking. De hoge status van de zeeschilderkunst in de kunsttheorie weerspiegelde zich in het voorstel om het genre in te zetten als "historieschilderkunst van de tweede soort". Een deel van de zeeschilders presenteerde de schilderijen met een feitelijke weergave van historische en eigentijdse scheepsrampen en acties van de marine inderdaad als historieschilderkunst. Bij de vervaardiging van afbeeldingen met een (historisch) maritiem-documentair karakter, speelden nationalistische drijfveren onmiskenbaar een rol. Deze historieschilderkunst van de tweede soort werd tot de jaren 80 door enkele zeeschilders beoefend.

De zeeschilder van rond 1800 was autodidact. De specialistische kennis van scheepvaart en scheepsbouw maakte hij zich eigen vanuit een diepgaande, eventueel professionele, interesse in schepen. De compositie en stijl van een zeestuk werden aangeleerd door het bestuderen en kopiëren van het werk van de 17de-eeuwse zeeschilders, die als hun ware leermeesters werden gezien. Door te kiezen voor de zeeschilderkunst kon een schilder zich onderscheiden binnen het grote aanbod aan landschapschilders, dat voortkwam uit de markt van de behangsels. De doorslag bij de keuze voor de zeeschilderkunst aan het einde van de 18de eeuw, werd gegeven door een band met de scheepvaartwereld via werk of familie, in combinatie met de woonplaats aan een drukbevaren water.

In het midden van de 19de eeuw hielden zeeschilders zich, net als rond 1800, nog steeds graag op in de directe omgeving van schepen en zij lieten zich voorstaan op de praktijkervaring van een verblijf aan boord. De hiermee gesuggereerde deskundigheid van schepen en scheepvaart greep terug op het beeld zoals dat van een aantal 17de-eeuwse zeeschilders is overgeleverd. De bijzondere interesse voor schepen bij zeeschilders bleek onder meer ook uit de aanwezigheid van scheepsportretten in het oeuvre van velen van hen en de scheepsmodellen in de ateliers.

Een thematische analyse van de inzendingen door zeeschilders voor de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in Amsterdam, Den Haag en Rotterdam, wees uit dat een onderscheid kon worden aangebracht tussen de onderwerpen moderne stoomvaart (1 %), het zeehistoriestuk (1 %) en het reportagestuk (1,5 %). Het type voorstellingen zonder een inhoudelijk gespecificeerde titel, zoals *Stil water met schepen, Woelend water met schepen* of *Zeegezigt*, was met 96,5 % verreweg de grootste categorie. Hierin bevonden zich de kalm ogende, niet al te opvallende en op een 17de-eeuwse compositie en schilderstijl geïnspireerde zeestukken. Kunstrecensenten vonden de schilderijen soms saai, maar voor de zeeschilders zat de afwisseling in de weergave van de verschillende scheepstypen, de reactie van het schip op de weerssituatie en het handelen van de bemanning. Het schip nam een

minstens gelijkwaardige plaats in naast de natuurlijke elementen en het effect van licht en weersomstandigheden op de lucht, wolken en golven. Hoofdzakelijk dit type schilderijen volstond voor het behoud van de nationalistische lading van het genre gedurende de gehele 19de eeuw, zelfs ten tijde van de stijlveranderingen in de laatste decennia.

Op het totale bestand van inzendingen vormden de scheepsrampen circa 5,5 % van de schilderijen van de zeeschilders. De productie in deze categorie was in de jaren 1835-1855 op het hoogtepunt. De invloed van de romantische beweging en de populariteit van Franse en Duitse zeeschilders, heeft een stimulerende werking gehad op de toename van het aantal schilderijen met stormachtige taferelen en schepen in nood. De Nederlandse zeeschilders plaatsten zich met deze werken echter op de eerste plaats in een genre-eigen Hollandse traditie, waarin ze zich als de ware specialisten konden profileren. De kunstrecensenten zouden zich als één blok achter hen scharen, mits aan de eis van een onberispelijke schildertechnische uitvoering werd voldaan. Desondanks was de invloed van de romantische beweging in Nederland bij uitstek zichtbaar in de wijze waarop met de zeeschilderkunst werd omgegaan. Zowel bij de bewonderende 18de-eeuwse kunsttheoretici als bij de kritische 19de-eeuwse kunstrecensenten, bestond een onverholen belangstelling voor het maritieme cultureel en kunsthistorisch erfgoed. Daarnaast was niemand ongevoelig voor de intense, verheven, emotie die een natuurelement als de zee kon veroorzaken. Door creatief om te gaan met “dwaling” en vernieuwing in de zeeschilderkunst, wist men de zeeschilderkunst als een traditioneel Hollands genre in ere te houden.

Minimaal 31 van de 110 zeeschilders waren lid van één of meer van de drie belangrijkste kunstenaarsverenigingen Pictura, Arti et Amicitae en Pulchri Studio. De zeeschilderkunst in het algemeen en een aantal zeeschilders in het bijzonder, genoten op verschillende manieren binnen het verenigingsleven een zeker artistiek respect onder collega-schilders. Zoals kon worden afgelezen aan de inzendingen voor de ledententoonstellingen, hield deze situatie echter geen stand. Gedurende de laatste decennia van de 19de eeuw tekende zich bij de drie kunstenaarsverenigingen een tendens af van een daling in het aantal ingezonden marines (als genre) door zeeschilders, en een toename in de aanlevering van dit type schilderijen door andere schilders. Deze vervaging van de grenzen tussen de beoefening van de genres, kwam mede voort uit de invloed van de School van Barbizon op de schilderkunst.

Door deze nieuwe benadering van de natuur en het *en plein air* werken werd met het kustgebied en de bewoners, de zee en de schepen letterlijk een terrein heropend, waartoe vele binnen- en buitenlandse schilders zich aangetrokken voelden. Deze schilders waren niet persé nautisch geïnteresseerd. Hoewel net als voor de zeeschilders, ook voor hen de 17de-eeuwse schilderschool tot op zekere hoogte een inspiratiebron was, was er sprake van een totaal andere vorm van zeeschilderkunst. De behoudende en traditionele oriëntatie van veel zeeschilders op hun

specialisme, waarin de schepen het hoofdthema waren, droeg bij aan de afname van hun marktaandeel. Omdat het werk van de meeste zeeschilders niet meer beantwoordde aan de wensen van het kunst kopende publiek, kwamen zij niet meer in aanmerking voor een plaats op de ledententoonstellingen. Aan het einde van de 19de eeuw was de nautische expertise van de gespecialiseerde zeeschilders op de kunstenaarsvereniging nog slechts van marginale betekenis en waren hun artistieke status en positie minimaal.

Het grootste deel van de 19de-eeuwse zeeschilders (77 van de 110) draaide mee in het tentoonstellingencircuit van de *Tentoonstelling van Levende Meesters*. In de periode van 1810 tot en met 1899 bedroeg het gemiddelde aandeel van hun werk 4,5 % van het totaal aan inzendingen in de drie grote steden. Ondanks dit geringe percentage werd in de kunstkritiek altijd aandacht besteed aan de zeeschilderkunst, dankzij de sterke positie als een karakteristiek Hollands genre, dat bovendien herinnerde aan glorieuze tijden van de 17de eeuw.

In de recensies ontvouwde zich in de eerste decennia van de 19de eeuw een uitgebreid stelsel van stijlcriteria voor de zeestukken. Leidend hierin was de gelijkenis met de 17de-eeuwse zeeschilderkunst in de behandeling van de natuurlijke elementen, met als ijkpunten het werk van de grote meesters Ludolf Bakhuizen en Willem van de Velde (II). Behalve de transparantie van het wateroppervlak, waren de kleuren van de lucht, horizon en wolken, de vorm van de golven en de harmonieuze samenhang tussen lucht en water onderwerp van de beschouwingen. Hoewel de interesse van de kunstcritici op de eerste plaats uitging naar de stijl van de zeestukken en niet naar de nautische details, waren ook de correcte weergave en een voldoende aantal schepen op de schilderijen van belang. Uit de recensies sprak een gevoel van verbondenheid met schepen en de zee en het genre werd ervaren als ‘eigen aan de natie’. Het vaderlandslievende gevoel bij het zeestuk werd versterkt door het historiserende effect van de stijlnavolging van de 17de-eeuwse zeeschilderkunst. In deze periode werd het genre als historieschilderkunst van de tweede soort in de kunstkritiek erkend en gewaardeerd, mits was voldaan aan de criteria.

Rond de jaren 40 kwam hierin verandering in onder invloed van de ontwikkelingen in de schilderkunst als geheel. Er ontstond enige ruimte voor eigentijdse invloeden en eigen inventie. In de zeeschilderkunst was dit op meerdere punten aanwijsbaar. Vanwege een te grote eenvormigheid in compositie werd de ijverige navolging van de 17de-eeuwse meesters niet meer op prijs gesteld en was na 1850 de naturalistische stijl niet langer de absolute standaard. Pas rond dit tijdstip werd eveneens het stoomschip in de kunstkritiek geaccepteerd als één van de gebruikelijke scheepstypen op de schilderijen van zeeschilders.

In de jaren 60 zette een vermenging van oude en nieuwe criteria zich voort en er werd bewondering uitgesproken voor een meer realistische behandeling van de natuurlijke elementen door enkele zeeschilders. In de laatste decennia van de 19de eeuw konden zij echter niet meer

voldoen aan de door kritische en ter zake deskundige schilders-kunstrecensenten gewenste uiterst persoonlijke natuuruitdrukking. De gespecialiseerde zeeschilderkunst achtte men in de kunstkritiek dan een geschikt genre voor behoudende kunstkopers en er werd nog nauwelijks aandacht aan besteed. Desondanks wist de zeeschilder zich te handhaven, juist door zijn specifieke kennis van de weergave van schepen en, niet in de laatste plaats, dankzij de Nederlandse nationale vereenzelviging met scheepvaart en de zee.

Tijdens deze studie drong zich een beeld op van hoe de wisselwerking tussen kunst en maatschappij eruit kan zien. De rol van de zeeschilderkunst binnen het nationalisme was hiervan een belangrijk en opvallend aspect, maar ook sprong in het oog welk effect het stempel van nationaal genre had op de beoefening en waardering ervan. Het blijkt dat zeeschilders ernaar gingen werken (ondanks buitenlandse invloeden, zoals zichtbaar was bij Meijer, Van Deventer en Mesdag, bleef het merendeel vasthouden aan de conventies) en dat kunstcritici het betrokken bij hun oordelen (zij hanteerden lang de traditionele Hollandse criteria voor het genre en schuwden vernieuwing). Tekenend was de langdurige afwezigheid en het negeren van het contemporaine moderne leven in de vorm van stoomvaartuigen op de schilderijen. Zoals we hebben gezien, was de 17de eeuw in meerdere opzichten voortdurend aanwezig. Daardoor was er sprake van een zekere *framing* van de zeeschilderkunst in een artistieke traditie, wat resulteerde in een vorm van onvermogen om mee te gaan in vernieuwingen, met name bij de beoefenaren van het genre. De liefde voor het schip en de specialistische nautische kennis van de zeeschilders waren lang een unieke kwaliteit, maar het bleken uiteindelijk hun achilleshiel te zijn. Toen aan het einde van de 19de eeuw de artistieke traditie van de 17de-eeuwse Hollandse school definitief werd opengebroken, verdween de zeeschilderkunst dan ook uit de canon van de beeldende kunst.

Dit onderzoek was geconcentreerd op de bestudering van het genre binnen de eigen landsgrenzen. In aanvulling hierop kan de blik naar buiten worden gericht. Een studie van de zeeschilderkunst en de betekenis ervan binnen het 19de-eeuwse nationalisme in de overige zeevarende landen van Europa met een rijke maritieme geschiedenis, is hiervan een voorbeeld. Daarnaast verdient de positie van de Nederlandse 19de-eeuwse zeeschilderkunst in de internationale kunstwereld, zoals de deelname van zeeschilders aan tentoonstellingen buiten Nederland, meer aandacht. Dit geldt eveneens voor de markt en de verzamelaars van het genre, nationaal en internationaal, die beide in dit proefschrift beperkt aan de orde zijn gekomen. Tot slot wacht ook de Nederlandse zeeschilderkunst van de 18de eeuw nog op nader systematisch onderzoek.

Summary and conclusion

With the dissertation *Proper to the nation. Dutch Sea Painting in the 19th Century*, the aim was to fill a gap in the current knowledge and research of the genre of sea painting, which until now has been mainly limited to the 17th century. The purpose of this study was to understand 19th century sea painting in the context of the time in which the paintings were created. The central question was how sea painting was perceived in the Netherlands in the 19th century.

Within the art historical context of the 19th century, the status of sea painting in art theory as a specialism of the traditional 17th-century Dutch school of painting was studied, as well as the scope of the genre, its practitioners, and its stylistic developments. Three perspectives have been used for the views on the genre in the contemporary art world: the perspective of the sea painters, of their professional peers in the painting profession at the artists' associations Pictura, Arti et Amicitae and Pulchri Studio, in Dordrecht, Amsterdam and The Hague respectively, and of the art critics of the Tentoonstelling van Levende Meesters which took place in Amsterdam, Rotterdam and The Hague, between 1808 and 1900. With respect to 19th-century sea painting, artists' associations and art criticism are new areas of research.

This research has also compiled for the first time a representative overview of the names of specialized sea painters in the period. This resulted in a corpus of 110 painters who worked in the Netherlands between 1800 and 1900 and almost exclusively had the subjects of the sea and/or ships in their oeuvre (Appendix 1). The number of simultaneously working sea painters made a wave-like movement during the 19th century. Expressed in percentages over the total number of working painters, it began at 3.6% in 1800, climbed to its peak of 4.5% in 1860, and fell back to 1.2% in 1900. In absolute numbers, nineteen sea painters were simultaneously active in 1800, at its peak there were 64 in 1860, and at the end of the century there were 28 sea painters.

By placing the research findings in a broader cultural-historical context, the study examined for the first time whether and in what ways sea painting had significance within the national thinking of the 19th century. Using the theoretical framework of cultural nationalism (Leerssen 2007), the role of the genre in this respect has been further analyzed. The combination of painting and nationalism is a subject that was focussed on in Dutch art historical research in the late 20th century, but which did not receive much attention afterwards. In the course of this research, this subject came up for discussion again when it turned out that in the views of art theorists, sea painters, their colleagues and in art criticism during the late 18th and the entire 19th century, a unanimous idea of sea painting as a bearer of national pride was identifiable. Within the framework of 19th-century European nationalism, this was exceptional, for in the other countries history painting was mainly used to

create an awareness of one's own history. Sea painting as a vehicle for patriotism can be seen as a specifically Dutch form of cultivating the past in the service of national thinking.

By relating the research results to the 19th century maritime-cultural heritage, it became clear how important the maritime past was in the construction of the Golden Age. The attention to this particular heritage, as evidenced in historical editions, historical works, commemorative objects, statues, songs, speeches and also in the production of sea painters, art theoretical literature and art criticism, was characterized by a glorification of the Netherlands as a seafaring nation and a deep attachment to the sea. Within this national thinking, sea painting literally functioned as an image bearer in several respects. Both the predominantly conservative, historicizing painting style of the sea pieces, and the hallmark of a fully-fledged traditional Dutch genre, but above all the depiction of the sea with ships, provided a support for a national (historical) awareness.

In all phases of the development of cultural nationalism the genre of sea painting played a role. In the inventory phase, first art theorists and later art critics looked back at the paintings of the 17th-century sea painters and these were held up as examples from nationalist motives. In the production phase, contemporary sea painting was stimulated and judged from the same motives, using the work of the 17th-century masters as the artistic benchmark. In the mobilization phase, the paintings of sea painters were concretely influential as a support for collective identity, through exhibition at the publicly accessible and large-scale Tentoonsteling van Levende Meesters and presence in contemporary museums. It was thus an admittedly small, but highly relevant genre within national thought. Sea painters, the specialized painters of Dutch shipping, must have been aware of this, simply because this view was ubiquitous, thanks in part to the great interest in maritime cultural heritage. It is therefore plausible that a nationalistic element will have been part of the sea painter's intentions in the production of the paintings.

In the art theoretical circuits of the late 18th and early 19th centuries, the position of sea painting was very strong. Sea painting was not regarded as (a part of) landscape painting, but as a separate and characteristic Dutch painting genre that required specialist (nautical) expertise from the painter. The genre had a history of development going back to the late 16th century and flourished at the highest painting level in the 17th century. The paintings were seen as a symbol of the growth of the economic prosperity and political power of the Republic at the time, and as such they were closely linked to the culture and identity of the Dutch people. The high status of sea painting in art theory was reflected in the proposal to employ the genre as "history painting of the second kind." Indeed, some of the sea painters presented paintings depicting factual representations of historical and contemporary naval disasters and actions as history painting. When producing images with a (historical) maritime-documentary character, nationalistic motivations unmistakably played a role. This history painting of the second kind was practiced by a few sea painters until the 1880s.

The sea painter of around 1800 was self-taught. He acquired the specialized knowledge of shipping and shipbuilding from a profound, possibly professional, interest in ships. The composition and style of a sea piece were learned by studying and copying the work of the 17th-century sea painters, who were seen as their true teachers. By choosing sea painting, a painter was able to distinguish himself within the large pool of landscape painters that emerged from the wallpaper market. The deciding factor in choosing sea painting at the end of the 18th century, was a connection to the shipping world through work or family, combined with living on a busy waterfront.

In the middle of the 19th century, as in about 1800, sea painters still liked to keep themselves in the immediate vicinity of ships and they boasted of the practical experience of staying on board. The suggested expertise on ships and shipping was linked to the perception of a number of 17th-century sea painters. The special interest in ships among sea painters was also evidenced by the presence of ship portraits in the oeuvre of many of them and the ship models in the studios.

A thematic analysis of the submissions by sea painters for the *Tentoonstelling van Levende Meesters* in Amsterdam, The Hague and Rotterdam revealed that a distinction could be made between the subjects of modern steam navigation (1%), the maritime history piece (1%) and the reportage piece (1.5%). The type of representations without a substantively specified title, such as *Still water with ships*, *Roaring water with ships* or *Seascape*, was by far the largest category with 96.5 %. These included the calm-looking, not too conspicuous, sea pieces inspired by a 17th-century composition and painting style. Art critics sometimes found the paintings boring, but for the sea painters the variety lay in the depiction of the various types of ships, the ship's reaction to weather conditions and the actions of the crew. The ship occupied an at least equal place alongside the natural elements and the effect of light and weather conditions in the sky, clouds and waves. Mainly this type of paintings sufficed to maintain the nationalistic charge of the genre throughout the 19th century, even at the time of the stylistic changes in the last decades.

Out of the total stock of entries, shipwrecks constituted about 5.5% of the paintings of sea painters. Production in this category was at its peak in the years 1835-1855. The influence of the Romantic movement and the popularity of French and German sea painters, had a stimulating effect on the increase in the number of paintings with stormy scenes and ships in distress. With these works, however, the Dutch sea painters placed themselves first and foremost in a genre-specific Dutch tradition, in which they could present themselves as the true specialists. Art critics would unite behind them as one, provided the requirement of impeccable painterly execution was met. Nevertheless, the influence of the Romantic movement was eminently visible in the Netherlands in the way sea painting was treated. Both among admiring 18th-century art theorists and critical 19th-century art critics, there was an undisguised interest in the maritime cultural and art historical heritage. In addition, no one was insensitive to the intense, exalted, emotion that a natural element

such as the sea could induce. By creatively dealing with "aberration" and innovation in sea painting, they managed to keep sea painting alive as a traditional Dutch genre.

At least 31 of the 110 sea painters were members of one or more of the three main artists' associations Pictura, Arti et Amicitae and Pulchri Studio. Sea painting in general, and a number of sea painters in particular, enjoyed a certain artistic respect among fellow painters in various ways within the circle of artists' associations. However, as could be seen from the submissions to the member exhibitions, this situation did not last. During the last decades of the 19th century, a tendency of a decrease in the number of submitted marines (as a genre) by sea painters, and an increase in the submission of this type of paintings by other painters, emerged among the three artists' associations. This blurring of boundaries between the practice of genres, stemmed in part from the influence of the Barbizon School on painting.

With this new approach to nature and working *en plein air*, the coastal area and its inhabitants, the sea and ships literally reopened a field to which many domestic and foreign painters were attracted. These painters were not necessarily nautically interested. Although, just as for the sea painters, the 17th-century school of painting was to some extent a source of inspiration for them, it was a totally different form of sea painting. The conservative and traditional orientation of many sea painters toward their specialty, in which ships were the main theme, contributed to the decline in their market share. Because the work of most sea painters no longer met the wishes of the art-buying public, they were no longer eligible for a place in the member exhibitions. By the end of the 19th century, the nautical expertise of the specialized sea painters at the artists' association was only of marginal significance and their artistic status and position were minimized.

Most of the 19th century sea painters (77 out of 110) participated in the exhibition circuit of the *Tentoonstelling van Levende Meesters*. In the period from 1810 to 1899, the average proportion of their work was 4.5% of the total entries in the three major cities. Despite this small percentage, art criticism always paid attention to sea painting, thanks to its strong position as a characteristic Dutch genre, which moreover recalled glorious times of the 17th century.

In the reviews in the first decades of the 19th century an extensive system of style criteria for the sea pieces unfolded. Leading in this was the similarity to 17th-century sea painting in the treatment of the natural elements, with the work of the great masters Ludolf Bakhuizen and Willem van de Velde (II) as benchmarks. In addition to the transparency of the water's surface, the colors of the sky, horizon and clouds, the shape of the waves, and the harmonious connection between air and water were the subjects of contemplation. Although the art critics' primary interest was in the style of the sea pieces and not in the nautical details, the correct depiction and a sufficient number of ships in the paintings were also important. The reviews expressed a sense of affiliation with ships and the sea, and the genre was perceived as "proper to the nation”. The patriotic feeling with the sea

piece was reinforced by the historicizing effect of the stylistic imitation of 17th-century sea painting. During this period the genre was recognized and appreciated in art criticism as history painting of the second kind, provided the criteria were met.

This changed around the 1840s under the impact of developments in painting as a whole. To some extent, contemporary painting began to be accepted. Contemporary influences and personal invention were allowed to play a role. In sea painting this was evident in several ways. Because of an excessive uniformity in composition, the zealous imitation of the 17th-century masters was no longer appreciated and after 1850 the naturalistic style was no longer the absolute standard. It was only around this time that the steamship was also accepted in art criticism as one of the usual types of ship in the paintings of sea painters.

In the 1860s, a blending of old and new criteria continued and admiration was expressed for a more realistic treatment of the natural elements by some sea painters. In the last decades of the 19th century, however, they could no longer meet the highly personal expression of nature desired by critical and expert painter-art critics. Specialized sea painting was then considered by art critics to be a suitable genre for conservative art buyers and hardly any attention was paid to it. Nevertheless, the sea painter managed to survive, precisely because of his specific knowledge of the depiction of ships and, not least, thanks to the Dutch national identification with shipping and the sea.

During this study an insight into the interaction between art and society came to the fore. The role of sea painting within nationalism was an important and striking aspect of this, but the effect that the stamp of national genre had on its practice and appreciation also stood out. It appears that sea painters started working towards it (despite foreign influences, as was visible with Meijer, Van Deventer and Mesdag, the majority stuck to the conventions) and that art critics included it in their judgments (for a long time they used the traditional Dutch criteria for the genre and shunned innovation). Significant was the prolonged absence and disregard of contemporary modern life in the form of steamships in the paintings. As we have seen, the 17th century was constantly present in several ways. As a result, there was a certain framing of sea painting in an artistic tradition, which resulted in a form of inability to keep up with innovations, especially among the practitioners of the genre. The love of the ship and the specialist nautical knowledge of sea painters were long a unique quality, but they ultimately proved to be their Achilles' heel. Consequently, when the artistic tradition of the 17th-century Dutch school was finally broken open at the end of the 19th century, sea painting disappeared from the canon of the visual arts.

This research concentrated on the study of the genre within its own national borders. In addition to this, the gaze can be turned outwards. A study of sea painting and its significance within 19th century nationalism in the other seafaring countries of Europe with a rich maritime history is an example of this. In the same way, the position of Dutch 19th-century sea painting in the international

art world, such as the participation of sea painters in exhibitions outside the Netherlands, deserves more attention. This also applies to the market and collectors of the genre, nationally and internationally, both of which have received limited attention in this dissertation. Finally, Dutch sea painting of the 18th century also awaits further systematic research.

Bijlage 1. Referentielijst van zeeschilders

Niet eenduidig als zeeschilder in de naslagwerken (zeeschilder+).
89 zeeschilders en 21 zeeschilders +

Bal, Gerardus Lodewijk Franciscus Jacobus	1872-1912
Baur, Nicolaas	1767-1820
Beest, Albertus van	1820-1860
Berg, Betzy Rezora	1850-1922
Berlage, Thomas Nicolaas	1819-1875
Blaauw, Pieter	1744-1808
Blijk, Frans Jacobus van den	1806-1876
Boshamer, Johannes Hendrik	1776-1862
Brakel, Simon van	1816-1884
Breuhaus de Groot, Frans Arnold	1824-1872
Brouwer, Menno Nicolaas Anne	1846-1907
Carlebur, Francois	1821-1893
Cloeck, Klaas	1730-1800
Comte, Pieter le	1802-1849
Coolhoven, Dirk Wilhelmus	1817-1902
Deventer, Willem Anthonie van	1824-1893
Dreibholtz, Christiaan Lodewijk Willem	1798-1861
Duinen, Jacob Hendrik van	1840-1885
Dyxhoorn, Pieter Arnout	1810-1839
Elzer, Hendrik Jacob	1808-1866
Emmerik, Govert van	1808-1882
Fikken, Nicolaas jr.	1818-1876
Florimont, Charles Frederik Bartholomeus de	1802-1846
Fokke, Arend Wzn	1770-1804 ?
Fransen, Anton	1867-1954
Genderen, Arnout Marinus Cornelis van	1814-1879
Graaff, Barend Willem van der	1798-1886
Groenewegen, Gerrit	1754-1826
Gruijter, Jacob Willem	1856-1908
Gruyter, Willem (jr.)	1817-1880
Haas, Maurits Frederik Hendrik de	1832-1895
Haccou, Lodewijk Gillis	1792-1826/46
Heemskerck van Beest, Jacob Eduard van	1828-1894
Helm, Hendrik van den	1811-1889
Herder, Eibert den	1876-1950
Herweijer, Bartholt Johan	1832-1909
Hilleveld, Adrianus David	1838-1869
Hilverdink, Johannes Jacobus Antonius	1837-1884
Hoffmann, George Johannes	1833-1873

Hoogerheyden, Engel	1740-1807
Huijer, Jan David	1790-1858
Hulk, Abraham (I)	1813-1897
Hulk, Hendrik	1842-1937
Huygens, Johannes	1833-1911
Huysman, Albertus Hendricus	1821-1903
Kannemans, Christiaan Cornelis	1812-1884
Kellner, Adolf Jacobus August von	1836-1915
Keultjes, Gerardus Laurentius	1786-1818
Kiers, George Lourens	1838-1916
Kleyne, David	1753-1805
Koekkoek, Hermanus (I)	1815-1882
Koekkoek, Hermanus (II)	1836-1909
Koekkoek, Johannes	1811-1831
Koekkoek, Johannes Hermanus	1778-1851
Kooij, Pieter Johannes	1821-1857
Koster, Everhardus	1817-1892
Kruyt, C.	1780- na 1824
Laar, Bartol Willem van	1818-1901
Limmen, Jan van	1743-1831
Loots, Johannes Hermanus Bernardus	1832-1910
Lutgers, Petrus Josephus	1808-1874
Maandag, Jan	1850-1932
Maas, Hendricus Johannes	1821 - ?
Maas, Hendrik	1793-1873
Meijer, Johan Hendrik Louis	1809-1866
Mendlik, Oscar	1871-1963
Mesdag, Hendrik Willem	1831-1915
Meylink, Jacobus Philippus Carolus	1820-1862
Miedema, Rein	1835-1912
Mittelholzer, Willem Melchior Christiaan	1820- na 1848
Mock, Johannes	1800-1884
Mooy, Jan	1776-1847
Morel, Casparus Johannes	1798-1861
Nachenius, Benjamin	1844-1915
Noordwijns, Johannes Adrianus	1825-1901
Opdenhoff, George Willem	1807-1873
Ouwerkerk, Jan van	1774-1836
Pals, Gerrit van der	1758-1839
Pleijsier, Ary	1809-1879
Plügger, Jacob	1795-1871
Poppe, Jan	1817-1887
Rees, Richardus Philippus Arnoldus van	1850-1925

Reygers, Johannes Hubertus	1767-1849
Riegen, Nicolaas	1827-1889
Roos, Jan (II)	1755 ?-1840 ?
Roosmalen, Willem van	1819-1885
Schaap, Wijbrand	1766-1821
Schiedges, Petrus Paulus (I)	1813-1876
Schild, Gerrit	1858-1921
Schönstedt, Aegidius Clemens August	1812-1881
Schotel, Johannes Christiaan	1787-1838
Schotel, Petrus Johannes	1808-1865
Schouman, Martinus	1770-1848
Schut, Jean Essaie	1807-1845
Schütz, Johan Frederick	1817-1888
Schütz, Willem Johannes	1854-1933
Sipkes, Joseph	1787-1852
Slooten, R. van	1820 ?
Smith, Corstiaan Willem	1861-1954
Spin, Jacob	1806-1875
Stuers, Louis Henri Wilhelmus Merckes de	1830-1869
Teupken, Dirk Antoon	1801-1845
Teupken, Dirk Antoon Josephus Franciscus	1828-1859
Thim, Cornelis	1754-1813
Veder, Hendrik	1841-1894
Verveer, Maurits (Mozes Leonardus)	1817-1903
Vettewinkel, Hendrik	1809-1878
Voorduin, Gerard	1830-1910
Vries, Emanuel de	1816-1875
Waldorp, Anthonie	1803-1866

De samenstelling van de *Referentielijst van zeeschilders*

Als basis van dit onderzoek is een overzicht samengesteld van de specialisten in de zeeschilderkunst van de 19de eeuw, genaamd de *Referentielijst van zeeschilders*. Het uitgangspunt voor deze lijst is de definitie, zoals die door het RKD is geformuleerd voor het onderwerp marine (als genre): "een groep voorstellingen, zoals 'zeegezichten' en 'riviergezichten (overwegend water)'. Onder 'zeegezichten' worden verstaan voorstellingen, waarin zee, lucht en schip/schepen het onderwerp vormen. Daarnaast worden ook havengezichten, kustgezichten en zeeslagen hiertoe gerekend".[490] De

[490] RKD-explore/artists&, geraadpleegd 10-02-2014.

referentielijst bevat de zeeschilders die in de periode 1800-1900 in Nederland werkzaam zijn geweest.

Als startpunt voor de namenlijst is een selectie gemaakt uit de biografische database RKDartists& van het RKD. In deze database worden, naast biografische gegevens, ook de onderwerpen vermeld waarmee de schilder zich heeft beziggehouden. De toekenning van een onderwerp aan een schilder, gebeurt aan de hand van een afbeelding van zijn of haar werk, die zich bevindt in de verzameling genaamd Collectie Beelddocumentatie, eveneens in het bezit van het RKD.[491] Een selectie op het trefwoord marine (als genre) in RKDartists& levert 411 schildersnamen als resultaat op.[492]

Deze groep van schilders bleek niet zonder meer bruikbaar te zijn voor dit onderzoek omdat de definiëring, hoewel redelijk beknopt geformuleerd, toch tot een te ruime selectie leidde. Dit is een gevolg van het feit dat het RKD geen controle uitoefent op een consequente en juiste toepassing van de trefwoorden bij de beschrijving van de afbeeldingen.[493] De groep van ruim 400 namen op basis van het onderwerp marine (als genre), geeft daardoor wel een beeld van het aantal schilders dat zich (ook incidenteel) heeft beziggehouden met de weergave van de zee of een landschap of stadsgezicht met waterverkeer. Door de ongecontroleerde toekenning van het onderwerpstrefwoord, is de selectie als geheel echter niet geschikt als een inventarisatie van gespecialiseerde zeeschilders.

De onderwerpkeuze van deze 411 schilders is daarom getoetst en nader gespecificeerd met behulp van drie 19de-eeuwse algemene naslagwerken van beeldende kunstenaars en twee 20ste-eeuwse algemene lexicons. Daarbij is de vermelding van het onderwerp zeegezicht(-en) of zeestuk(-ken) als leidraad gebruikt. Ter vergelijking en controle zijn de twee 20ste-eeuwse naslagwerken (Archibald 1980-2000 en Brewington 1982) geraadpleegd die zijn gespecialiseerd in zeeschilders.

De drie 19de-eeuwse algemene naslagwerken van beeldende kunstenaars zijn van belang voor dit onderzoek, omdat de auteurs, zoals in de 19de-eeuwse geschiedschrijving gebruikelijk was, streefden naar een zo feitelijk mogelijke presentatie van biografische gegevens, gebaseerd op primaire bronnen. Hun naslagwerken vormen een waardevolle bron van informatie over kunstenaars uit de 19de eeuw, dankzij de positie en activiteiten van de genoemde auteurs in de kunstkringen in

[491] De Collectie Beelddocumentatie van het RKD is een verzameling reproducties en foto's van Nederlandse kunst. De deelcollectie Negentiende-eeuwse Nederlandse en Belgische kunst omvat bijna een half miljoen afbeeldingen en is ontsloten via de database RKD-explore/artists&.

[492] RKD-explore/artists&, geraadpleegd 10-02-2014.
In het trefwoordensysteem van de database, dat in eerste instantie is ontworpen voor de ontsluiting van de Collectie Beelddocumentatie, is marine (als genre) als onderwerpstrefwoord opgenomen.

[493] De medewerkers van het RKD voeren naar eigen inzicht de gegevens in de database in. Als een bootje of een schip is afgebeeld, wordt het onderwerp marine (als genre) toegekend, maar de scheidslijn met de onderwerpen landschap (als genre) of stadsgezicht is onduidelijk. Mededeling van Laurens Schoemaker, conservator, en Jeroen Kapelle, assistent-conservator bij het RKD, op 11-10-2013.

hun tijd, hun nauwe banden met kunstenaars en hun bronnen- en archiefonderzoek.[494] Als eerste contemporaine bron is het vroegste biografische naslagwerk uit de 19de-eeuw gebruikt: *Geschiedenis der vaderlandsche schilderkunst, sedert de helft der XVIII eeuw* van Roeland van Eynden en Adriaan van der Willigen uit 1816-1840. In de meeste gevallen is in de levens- en loopbaanbeschrijvingen van de kunstenaars een vermelding van de beoefende genres toegevoegd of een omschrijving van werken die op tentoonstellingen te zien zijn geweest.[495]

Kort daarna verscheen tussen 1842-1843 *De levens en werken der Hollandsche en Vlaamsche kunstschilders, beeldhouwers, graveurs en bouwmeesters, van het begin der vijftiende tot op de helft der negentiende eeuw* door de zoons van Johannes Immerzeel. Zijn biografieën bevatten eveneens een aanduiding van onderwerpen. Ondanks dat het naslagwerk nogal beknopt is in de hoeveelheid gegevens, voldoet het voor de toetsing van de namenlijst vanwege Immerzeels streven naar volledigheid in zijn opsomming van zoveel mogelijk kunstenaars.[496] Als vervolg op het boek van Immerzeel, verscheen in 1857-1864 het werk van Christiaan Kramm onder dezelfde titel en in dezelfde alfabetisch geordende opzet. Kramm voegde in zijn versie vele namen en bronvermeldingen toe. Met betrekking tot de onderwerpen van de schilders op de namenlijst geeft hij echter slechts in enkele gevallen een aanvulling op Immerzeel, overigens zonder de basisgegevens te veranderen.[497]

Deze Nederlandse lexica hebben echter uitsluitend betrekking op de kunstenaars die tot ongeveer het midden van de eeuw werkzaam waren. Voor de tweede helft van de eeuw zijn geen contemporaine naslagwerken beschikbaar. Daarom is voor de periode na 1850, en tevens ter verificatie van de voorgaande periode, de Thieme-Becker gebruikt, het internationale naslagwerk dat tussen 1907 en1950 werd samengesteld.[498] Vanwege de nadruk in mijn onderzoek op de Nederlandse zeeschilders, is tevens het *Lexicon Nederlandse Beeldende Kunstenaars1750-1950* van Pieter Scheen uit 1969-1970 geraadpleegd, dat in opzet gezien kan worden als een vervolg op Immerzeel en Kramm. Scheen heeft in zijn naslagwerk zoveel mogelijk Nederlandse kunstenaars, inclusief amateurs, opgenomen en hun gegevens gecontroleerd in bronnen zoals bevolkingsregisters, gemeentelijke archieven en de ledenregistratie van kunstenaarsverenigingen. Naast de namen heeft Scheen ook de werken genoteerd die hij aantrof in tentoonstellingscatalogi van 1800 tot 1905 en hij verwerkte die ook in de vermelding van de beoefende onderwerpen.[499]

---

[494] Voor een uitvoerige toelichting op de auteurs, het ontstaan, de bronnen en de vorm en inhoud van de genoemde handboeken van Van Eynden en Van der Willigen, Immerzeel en Kramm, zie: Hoogenboom 1993, p. 53-72.
[495] Eynden 1816-1840.
[496] Immerzeel 1855.
[497] Kramm 1857-1864.
[498] Thieme-Becker 1907-1950, volledige titel: *Allgemeines Lexikon der bildenden Künstler von der Antike bis zur Gegenwart*.
[499] Scheen 1969-1970.

Uit de groep van 411 namen in de selectie uit RKDartists& zijn vervolgens de niet-Nederlandse schilders verwijderd, degenen die slechts enkele jaren in Nederland hebben gewerkt, degenen die niet waren terug te vinden in de naslagwerken en zij die wel in de naslagwerken voorkwamen, maar waarbij geen onderwerp vermeld stond, zodat niet kon worden geverifieerd of ze zich daadwerkelijk in zeeschilderkunst hadden gespecialiseerd. Na deze schifting bleven er 360 schilders over, inclusief degenen die naast het beroep van zeeschilder ook nog een ander vak uitoefenden. De onderwerpkeuze van deze 360 schilders is na raadpleging van de genoemde algemene naslagwerken in drie categorieën ingedeeld, als volgt. Categorie 1. Uitsluitend of hoofdzakelijk zeegezichten. Categorie 2. De combinatie van zeegezichten met landschapschilderkunst. Categorie 3. De landschapschilderkunst, alle overige onderwerpen en bij uitzondering een zeegezicht.

Volgens deze naslagwerken vallen 89 van de 360 schilders in categorie 1 en kunnen zij dus worden beschouwd als de min of meer gespecialiseerde zeeschilders en -tekenaars. In de tweede categorie kunnen 75 schilders worden ondergebracht, die zich behalve met zeegezichten ook hebben beziggehouden met landschappen en kust- en stadsgezichten waarin water en schepen voorkwamen, maar die meestal niet het hoofdonderwerp van het schilderij vormden. Bij de 138 schilders in de derde categorie, werd naast alle mogelijke andere onderwerpen, een enkel zee-, rivier- of strandgezicht gemeld. Deze kunnen dus niet worden beschouwd als gespecialiseerde zeeschilders.

Bij de categorieën 1 en 2 horen respectievelijk een groep van 21 en van 37 schilders over wiens onderwerpkeuze de naslagwerken niet gelijkluidend zijn. Dit gold voor zowel de 19de-eeuwse naslagwerken onderling, als voor de 19de-eeuwse naslagwerken ten opzichte van de 20ste-eeuwse. Deels kan dit worden verklaard uit de verschillende tijdstippen van het verschijnen ervan, want hoe later in de loopbaan van een schilder een publicatie verscheen, hoe completer een overzicht kon worden samengesteld van zijn oeuvre. De 19de-eeuwse naslagwerken maken bovendien duidelijk welke zeeschilders ten tijde van hun publicatie belangrijk werden gevonden. Dit zijn soms schilders van wie weinig schilderijen of tentoonstellings- en verkoopgegevens bewaard zijn gebleven, waardoor in de 20ste eeuw hun onderwerpkeuze niet goed kon worden vastgesteld.

Op basis van de gegevens in de algemene 19de- en 20ste-eeuwse naslagwerken kan worden geconcludeerd dat er in de 19de eeuw schilders waren die zich in zeeschilderkunst hadden gespecialiseerd. De criteria voor de categorisering van die schilders worden echter niet door de auteurs toegelicht. Omdat de gehanteerde definiëring van de zeeschilderkunst daardoor onduidelijk is, is aan de 89 namen uit de eerste categorie (uitsluitend of hoofdzakelijk zeegezichten), de bijbehorende groep toegevoegd van 21 schilders waarover de handboeken het niet eens zijn wat betreft hun onderwerpkeuze. Daarmee komt het totaal op 110 namen van schilders die in één of meerdere naslagwerken te boek staan als een in de 19de eeuw werkzame zeeschilder.

Bijlage 2. Zeeschilders op de *Tentoonstelling van Levende Meesters* en in de kunstkritiek

Amsterdam - Den Haag - Rotterdam - Dordrecht, 1808-1900
exposerend
exposerend en genoemd in de kunstkritieken

Bal, Gerardus Lodewijk Franciscus Jacobus	1872-1912
Baur, Nicolaas	1767-1820
Beest, Albertus van	1820-1860
Berg, Betzy Rezora	1850-1922
Berlage, Thomas Nicolaas	1819-1875
Blaauw, Pieter	1744-1808
Blijk, Frans Jacobus van den	1806-1876
Boshamer, Johannes Hendrik	1776-1862
Brakel, Simon van	1816-1884
Breuhaus de Groot, Frans Arnold	1824-1872
Brouwer, Menno Nicolaas Anne	1846-1907
Carlebur, Francois	1821-1893
Cloeck, Klaas	1730-1800
Comte, Pieter le	1802-1849
Coolhoven, Dirk Wilhelmus	1817-1902
Deventer, Willem Anthonie van	1824-1893
Dreibholtz, Christiaan Lodewijk Willem	1798-1861
Duinen, Jacob Hendrik van	1840-1885
Dyxhoorn, Pieter Arnout	1810-1839
Elzer, Hendrik Jacob	1808-1866
Emmerik, Govert van	1808-1882
Fikken, Nicolaas jr.	1818-1876
Florimont, Charles Frederik Bartholomeus de	1802-1846
Fokke, Arend Wzn	1770-1804 ?
Fransen, Anton	1867-1954
Genderen, Arnout Marinus Cornelis van	1814-1879
Graaff, Barend Willem van der	1798-1886
Groenewegen, Gerrit	1754-1826
Gruijter, Jacob Willem	1856-1908
Gruyter, Willem (jr.)	1817-1880
Haas, Maurits Frederik Hendrik de	1832-1895
Haccou, Lodewijk Gillis	1792-1826/46
Heemskerck van Beest, Jacob Eduard van	1828-1894
Helm, Hendrik van den	1811-1889

Herder, Eibert den	1876-1950
Herweijer, Bartholt Johan	1832-1909
Hilleveld, Adrianus David	1838-1869
Hilverdink, Johannes Jacobus Antonius	1837-1884
Hoffmann, George Johannes	1833-1873
Hoogerheyden, Engel	1740-1807
Huijer, Jan David	1790-1858
Hulk, Abraham (I)	1813-1897
Hulk, Hendrik	1842-1937
Huygens, Johannes	1833-1911
Huysman, Albertus Hendricus	1821-1903
Kannemans,Christiaan Cornelis	1812-1884
Kellner, Adolf Jacobus August von	1836-1915
Keultjes, Gerardus Laurentius	1786-1818
Kiers, George Lourens	1838-1916
Kleyne, David	1753-1805
Koekkoek, Hermanus (I)	1815-1882
Koekkoek, Hermanus (II)	1836-1909
Koekkoek, Johannes	1811-1831
Koekkoek, Johannes Hermanus	1778-1851
Kooij, Pieter Johannes	1821-1857
Koster, Everhardus	1817-1892
Kruyt, C.	1780- na 1824
Laar, Bartol Willem van	1818-1901
Limmen, Jan van	1743-1831
Loots, Johannes Hermanus Bernardus	1832-1910
Lutgers, Petrus Josephus	1808-1874
Maandag, Jan	1850-1932
Maas, Hendricus Johannes	1821 - ?
Maas, Hendrik	1793-1873
Meijer, Johan Hendrik Louis	1809-1866
Mendlik, Oscar	1871-1963
Mesdag, Hendrik Willem	1831-1915
Meylink, Jacobus Philippus Carolus	1820-1862
Miedema, Rein	1835-1912
Mittelholzer, Willem Melchior Christiaan	1820- na 1848
Mock, Johannes	1800-1884
Mooy, Jan	1776-1847
Morel, Casparus Johannes	1798-1861
Nachenius, Benjamin	1844-1915
Noordwijns, Johannes Adrianus	1825-1901
Opdenhoff, George Willem	1807-1873
Ouwerkerk, Jan van	1774-1836
Pals, Gerrit van der	1758-1839
Pleijsier, Ary	1809-1879

Plügger, Jacob	1795-1871
Poppe, Jan	1817-1887
Rees, Richardus Philippus Arnoldus van	1850-1925
Reygers, Johannes Hubertus	1767-1849
Riegen, Nicolaas	1827-1889
Roos, Jan (II)	1755-1840 ?
Roosmalen, Willem van	1819-1885
Schaap, Wijbrand	1766-1821
Schiedges, Petrus Paulus (I)	1813-1876
Schild, Gerrit	1858-1921
Schönstedt, Aegidius Clemens August	1812-1881
Schotel, Johannes Christiaan	1787-1838
Schotel, Petrus Johannes	1808-1865
Schouman, Martinus	1770-1848
Schut, Jean Essaie	1807-1845
Schütz, Johan Frederick	1817-1888
Schütz, Willem Johannes	1854-1933
Sipkes, Joseph	1787-1852
Slooten, R. van	1820 ?
Smith, Corstiaan Willem	1861-1954
Spin, Jacob	1806-1875
Stuers, Louis Henri Wilhelmus Merckes de	1830-1869
Teupken, Dirk Antoon	1801-1845
Teupken, Dirk Antoon Josephus Franciscus	1828-1859
Thim, Cornelis	1754-1813
Veder, Hendrik	1841-1894
Verveer, Maurits (Mozes Leonardus)	1817-1903
Vettewinkel, Hendrik	1809-1878
Voorduin, Gerard	1830-1910
Vries, Emanuel de	1816-1875
Waldorp, Anthonie	1803-1866

Bijlage 3. Zeeschilders werkzaam in 1800, 1860, 1900

		1800	1860	1900
Bal, Gerardus Lodewijk Franciscus Jacobus	1872-1912			
Baur, Nicolaas	1767-1820			
Beest, Albertus van	1820-1860			
Berg, Betzy Rezora	1850-1922			
Berlage, Thomas Nicolaas	1819-1875			
Blaauw, Pieter	1744-1808			
Blijk, Frans Jacobus van den	1806-1876			
Boshamer, Johannes Hendrik	1776-1862			
Brakel, Simon van	1816-1884			
Breuhaus de Groot, Frans Arnold	1824-1872			
Brouwer, Menno Nicolaas Anne	1846-1907			
Carlebur, Francois	1821-1893			
Cloeck, Klaas	1730-1800			
Comte, Pieter le	1802-1849			
Coolhoven, Dirk Wilhelmus	1817-1902			
Deventer, Willem Anthonie van	1824-1893			
Dreibholtz, Christiaan Lodewijk Willem	1798-1861			
Duinen, Jacob Hendrik van	1840-1885			
Dyxhoorn, Pieter Arnout	1810-1839			
Elzer, Hendrik Jacob	1808-1866			
Emmerik, Govert van	1808-1882			
Fikken, Nicolaas jr.	1818-1876			
Florimont, Charles Frederik Bartholomeus de	1802-1846			
Fokke, Arend Wzn	1770-1804 ?			
Fransen, Anton	1867-1954			
Genderen, Arnout Marinus Cornelis van	1814-1879			
Graaff, Barend Willem van der	1798-1886			
Groenewegen, Gerrit	1754-1826			
Gruijter, Jacob Willem	1856-1908			
Gruyter, Willem (jr.)	1817-1880			
Haas, Maurits Frederik Hendrik de	1832-1895			
Haccou, Lodewijk Gillis	1792-1826/46			
Heemskerck van Beest, Jacob Eduard van	1828-1894			
Helm, Hendrik van den	1811-1889			
Herder, Eibert den	1876-1950			
Herweijer, Bartholt Johan	1832-1909			
Hilleveld, Adrianus David	1838-1869			
Hilverdink, Johannes Jacobus Antonius	1837-1884			
Hoffmann, George Johannes	1833-1873			
Hoogerheyden, Engel	1740-1807			
Huijer, Jan David	1790-1858			

Hulk, Abraham (I)	1813-1897			
Hulk, Hendrik	1842-1937			
Huygens, Johannes	1833-1911			
Huysman, Albertus Hendricus	1821-1903			
Kannemans,Christiaan Cornelis	1812-1884			
Kellner, Adolf Jacobus August von	1836-1915			
Keultjes, Gerardus Laurentius	1786-1818			
Kiers, George Lourens	1838-1916			
Kleyne, David	1753-1805			
Koekkoek, Hermanus (I)	1815-1882			
Koekkoek, Hermanus (II)	1836-1909			
Koekkoek, Johannes	1811-1831			
Koekkoek, Johannes Hermanus	1778-1851			
Kooij, Pieter Johannes	1821-1857			
Koster, Everhardus	1817-1892			
Kruyt, C.	1780- na 1824			
Laar, Bartol Willem van	1818-1901			
Limmen, Jan van	1743-1831			
Loots, Johannes Hermanus Bernardus	1832-1910			
Lutgers, Petrus Josephus	1808-1874			
Maandag, Jan	1850-1932			
Maas, Hendricus Johannes	1821 - ?			
Maas, Hendrik	1793-1873			
Meijer, Johan Hendrik Louis	1809-1866			
Mendlik, Oscar	1871-1963			
Mesdag, Hendrik Willem	1831-1915			
Meylink, Jacobus Philippus Carolus	1820-1862			
Miedema, Rein	1835-1912			
Mittelholzer, Willem Melchior Christiaan	1820- na 1848			
Mock, Johannes	1800-1884			
Mooy, Jan	1776-1847			
Morel, Casparus Johannes	1798-1861			
Nachenius, Benjamin	1844-1915			
Noordwijns, Johannes Adrianus	1825-1901			
Opdenhoff, George Willem	1807-1873			
Ouwerkerk, Jan van	1774-1836			
Pals, Gerrit van der	1758-1839			
Pleijsier, Ary	1809-1879			
Plügger, Jacob	1795-1871			
Poppe, Jan	1817-1887			
Rees, Richardus Philippus Arnoldus van	1850-1925			
Reygers, Johannes Hubertus	1767-1849			
Riegen, Nicolaas	1827-1889			
Roos, Jan (II)	1755-1840 ?			
Roosmalen, Willem van	1819-1885			

Schaap, Wijbrand	1766-1821			
Schiedges, Petrus Paulus (I)	1813-1876			
Schild, Gerrit	1858-1921			
Schönstedt, Aegidius Clemens August	1812-1881			
Schotel, Johannes Christiaan	1787-1838			
Schotel, Petrus Johannes	1808-1865			
Schouman, Martinus	1770-1848			
Schut, Jean Essaie	1807-1845			
Schütz, Johan Frederick	1817-1888			
Schütz, Willem Johannes	1854-1933			
Sipkes, Joseph	1787-1852			
Slooten, R. van	1820 ?			
Smith, Corstiaan Willem	1861-1954			
Spin, Jacob	1806-1875			
Stuers, Louis Henri Wilhelmus Merckes de	1830-1869			
Teupken, Dirk Antoon	1801-1845			
Teupken, Dirk Antoon Josephus Franciscus	1828-1859			
Thim, Cornelis	1754-1813			
Veder, Hendrik	1841-1894			
Verveer, Maurits (Mozes Leonardus)	1817-1903			
Vettewinkel, Hendrik	1809-1878			
Voorduin, Gerard	1830-1910			
Vries, Emanuel de	1816-1875			
Waldorp, Anthonie	1803-1866			
		19	64	28

Bijlage 4. De onderwerpen van de zeeschilders

Voor een juiste interpretatie van de contemporaine opvattingen van de zeeschilderkunst, is het van belang om te weten waaruit het werk van de zeeschilders in de 19de eeuw inhoudelijk bestond. Daarom zijn de thema's geïnventariseerd van de door zeeschilders ingezonden schilderijen voor de *Tentoonstelling van Levende Meesters*. Op basis van de inhoud van de titels is een onderverdeling naar onderwerp gemaakt. Daardoor is letterlijk en figuurlijk een beeld ontstaan van de vertegenwoordiging van de 19de-eeuwse zeeschilderkunst in deze tentoonstellingszalen en is inzicht verkregen in hoe de verschillende thema's zich kwantitatief tot elkaar verhielden.

Voor de analyse zijn de titels gebruikt van schilderijen in de catalogi uit de periode 1808-1900, ook van andere steden dan Amsterdam, Rotterdam en Den Haag.[500] Bij de inhoudelijke analyse van de titels is de eerdergenoemde omschrijving van het zeegezicht toegepast, zoals die in definitie van de marine (als genre) is geformuleerd door het RKD: "voorstellingen, waarin zee, lucht en schip/schepen het onderwerp vormen. Daarnaast worden ook havengezichten, kustgezichten en zeeslagen hiertoe gerekend.". Alle titels van de schilderijen door de zeeschilders waarin de woorden of namen voorkomen van schepen, schip, zee, water, strand, kust, rivier of haven, zijn meegeteld.

Vijf categorieën

Voor de indeling van de titels van schilderijen die werden ingezonden naar de *Tentoonstelling van Levende Meesters* zijn vijf inhoudelijke categorieën benoemd. De categorieën zijn voor een deel ontleend aan het onderzoek naar de historieschilderkunst, dat in 1978 werd uitgevoerd voor de tentoonstelling *Het Vaderlandsch Gevoel* in het Rijksmuseum. In deze studie worden in de 19de-eeuwse historieschilderkunst van de "tweede soort" twee verschijningsvormen onderscheiden: historisch genre en het reportagestuk. Op dit type schilderijen zijn geen scènes te zien die herleidbaar zijn tot Bijbelse of mythologische verhalen, zoals in de academische historieschilderkunst, de zogenaamde "eerste soort", gebruikelijk is.[501] Aan deze definiëringen zijn

[500] RKD, kaartsysteem van alle exposerende kunstenaars op de *Tentoonstelling van Levende Meesters*, met vermelding van de titels van de werken.
RKD-explore/excerpts, domein: Levende Meesters, geraadpleegd 2-12-2015.
In beide systemen zijn ook catalogi verwerkt van de tentoonstellingen van eigentijdse kunst in bijvoorbeeld Utrecht en Groningen. Helaas zijn de systemen niet 100 % betrouwbaar wat betreft de volledigheid. Kaarten van exposerende kunstenaars kunnen ontbreken en niet alle tentoonstellingscatalogi zijn in de collectie aanwezig. De ontbrekende catalogi zijn ook niet gedigitaliseerd en gekoppeld aan de database RKD-explore. De uitkomst van de analyse moet dus worden beschouwd als een indicatief beeld van het werk van de zeeschilders dat op de *Tentoonstelling van Levende Meesters* te zien was. Aan de aantallen en percentages zijn daarom de aanduidingen 'circa' en 'minimaal' toegevoegd.

[501] Tentoonstellingscatalogus *Het vaderlandsch gevoel* 1978, p. 15-16. Onder de eerste vorm, historisch genre, schaart men de algemene voorstellingen van een niet nader te typeren situatie of gebeurtenis in een goed te

voor dit proefschrift enige inhoudelijke aanpassingen gedaan en er zijn bovendien nog drie categorieën toegevoegd. De vijf categorieën voor de analyse van de schilderijentitels van de zeeschilders zien er dan als volgt uit.

Onder de eerste categorie, historisch genre, wordt hier het zeehistoriestuk verstaan. Dit zijn de schilderijen waarop, in tegenstelling tot het algemene historische genre, een specifieke gebeurtenis is weergegeven uit de zeevaartgeschiedenis van voorgaande eeuwen. De voorstelling is historisch te plaatsen aan de hand van de titel, waarin naam, periode en gebeurtenis zijn beschreven. Voor de tweede categorie is de term reportagestuk aangehouden, maar deze is eveneens inhoudelijk toegespitst op de scheepvaart. Op het reportagestuk wordt een actuele gebeurtenis weergegeven. Het doet verslag van de activiteiten van de marine, waarbij de belangrijkste schepen en de bemanning zijn te identificeren, eventueel door de titel van het werk. Tevens vallen onder het reportagestuk alle titels waarin een actueel nieuwsfeit, de naam van het schip en/of de datum van het voorval worden genoemd.

De derde categorie draagt de naam moderne scheepvaart en bevat alle titels waarin het woord 'stoom-' in verband met schepen wordt genoemd. De toepassing van de stoommachine in de scheepvaart was een revolutionaire ontwikkeling in de voortstuwing van schepen. Gedurende de hele 19de eeuw bestonden de zeil- en stoomvaart naast elkaar voort. Voor de zeeschilders betekende dit in de loop van de 19^{e} eeuw een uitbreiding van thema's. Het is daarom relevant dit als een aparte categorie te benoemen. In de vierde categorie zijn alle titels ondergebracht waaraan geen concrete inhoudelijke gegevens konden worden ontleend. In deze groep zitten bijvoorbeeld alle stille en "woelende" waters en het algemene "zeegezigt met schepen". Tot slot zijn voor de vijfde categorie binnen het totale aantal titels, dus ongeacht de indeling in één van de vier voornoemde categorieën, de werken geteld waarop schepen in een noodsituatie zijn afgebeeld, zoals schipbreuken, strandingen en reddingen. Deze categorie kreeg de naam scheepsrampen.

duiden historische periode. De tweede vorm, het reportagestuk, geeft een in een naturalistische stijl geschilderde, actuele gebeurtenis weer uit de vaderlandse geschiedenis.

Bijlage 5. ***The cultivation of culture matrix***

	INVENTORY (SALVAGE, RETRIEVAL)	INSPIRATION (FRESH CULTURAL PRODUCTION)	INSTRUMENTALIZATION (PUBLIC PROPAGATION, PROCLAMATION)
LANGUAGE	dictionaries grammars	orthography standardization / dialect debates language purism	language activism language planning language education
TEXTUAL CULTURE	editions of older – literary texts – historical documents – legal sources	[a] translations / adaptations: Bible, world classics [b] national / historical drama, novel, poetry [c] national history-writing [d] literary history, literary / cultural criticism	history education historical pageants commemorations literary events / festivals / awards
MATERIAL CULTURE	archeography monumental remains symbolically invested sites	monument protection policy, restorations design, decorative arts historicist painting, museums	monuments, dedication of public spaces official use of historicist architecture / decorative arts / design
IMMATERIAL (PERFORMATIVE) CULTURE	editions of oral literature proverbs, superstitions, pastimes manners and customs, folklore folk dances, folk music	literary evocations of rusticity traditional sports / pastimes, tourism national music composed	revived or invented traditions events / festivals / awards (folklore, sports, music)
SOCIABILITY	[a] associations, city academies, reading societies [b] periodicals, publishing ventures		
INSTITUTIONAL INFRASTRUCTURE	[a] state academies, universities, chairs [b] libraries, archives [c] museums, government agencies		

Bron: Leerssen 2017.

Afkortingen

AAA = Archief Arti et Amicitiae, Amsterdam

BvB = Museum Boijmans Van Beuningen, Rotterdam

DM = Dordrechts Museum, Dordrecht

GAG = Gemeentearchief, Den Haag

HSM = Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam

IISG-NEHA/Bijz. Coll. = Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis - Nederlands Economisch Historisch Archief/Bijzondere Collecties, Amsterdam

KHA = Koninklijk Huis Archief, Den Haag

KV = Koninklijke Verzamelingen, Den Haag

MH = Mauritshuis, Den Haag

MIA = Meertens Instituut, Amsterdam

MM = Het Marinemuseum, Den Helder

MMR = Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam

NA = Nationaal Archief, Den Haag

NBM = Het Noordbrabants Museum, Den Bosch

NHA = Noord-Hollands Archief, Haarlem

NMM = National Maritime Museum, Greenwich, Londen

RAD = Regionaal Archief, Dordrecht

RKD = Nederlands Instituut voor Kunstgeschiedenis /Rijksbureau voor Kunsthistorische Documentatie, Den Haag

RMA = Rijksmuseum, Amsterdam

RMA/KOG = Rijksmuseum, Amsterdam/collectie Koninklijk Oudheidkundig Genootschap

RPKA = Rijksprentenkabinet, Amsterdam

SAA = Stadsarchief, Amsterdam

SAB = Stadsarchief Breda

TM = Teylers Museum, Haarlem

UvA/Bijz. Coll. = bibliotheek van de Universiteit van Amsterdam, afdeling Bijzondere Collecties

VNHSM = Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum

WM = Westfries Museum, Hoorn

Lijst van afbeeldingen en figuren

Afbeeldingen

1. Geschenk van Arti aan koning Willem III. Eén van de acht lijsten, met hierin de bijdragen van de zeeschilders Nicolaas Riegen (linksboven), Willem Gruyter jr. (rechtsboven) en Everhardus Koster (rechtsonder), in één van de zeven verzamellijsten, 1874, olieverf op paneel, 140 x 210 cm., afzonderlijke paneelschilderingen 25 x 40 cm., p. 1 (idem op p. 136).
2. Louis Royer, standbeeld van Michiel de Ruijter in Vlissingen, 1841, foto, anoniem, p. 30.
3. Reclamecampagne van de stad Amsterdam op de voormalige Shelltoren langs het IJ in Amsterdam, ter gelegenheid van de heropening van het Rijksmuseum in 2013, foto door de auteur, p. 35.
4. Ludolf Bakhuizen, *Schepen tijdens een storm*, circa 1695, olieverf op doek, 150 x 227 cm., p. 45.
5. Engel Hoogerheyden, *De Secrete Macht in de haven van Vlissingen*, 1805, olieverf op paneel, 36 x 49 cm., p. 52.
6. Martinus Schouman, *Het treffen van het Hollandse en Engelse vloot tijdens de tocht van de Hollandse flottielje naar Boulogne in 1805*, 1806, olieverf op doek, 95 x 159 cm., p. 53.
7. Engel Hoogerheyden, *Het fregatschip 'Esequebo Societeit' ter rede van Vlissingen*, 1772, olieverf op doek, 131,5 x 96 cm., p. 65.
8. Dirk Antoon Josephus Franciscus Teupken, *Het schoenerkofschip 'Baron van Zuylen Van Nyevelt' op de rede van Huisduinen*, 1847, aquarel en pen in zwart op papier, 52 x 69,8 cm., p. 76.
9. Ary Pleijsier, *Een Vlaardingse haringjager zeilend naar de aan de vleet liggende haringvloot*, 1847, olieverf op doek, 110,5 x 172,5 cm., p. 83.
10. Betzy Berg zittend in haar schilderskist, foto, circa 1900, anoniem, p. 84
11. Betzy Berg staand bij haar schilderskist, foto, circa 1900, anoniem, p. 84.
12. Petrus Paulus Schiedges (I), *Het schroefstoomschip 2de Klasse Zr. Ms. 'Citadel van Antwerpen'*, 1874, olieverf op doek, 61,5 x 87 cm., p. 90.
13. Willem Johannes Schütz in zijn atelier. Bovenop de kast achter hem staan verschillende scheepsmodellen. Foto, anoniem, circa 1880., p. 92.
14. Hendrik Willem Mesdag in zijn atelier. Aan het plafond hangt een visnet, links bovenop de kast staan meerdere scheepsmodellen. Foto, anoniem, 1889., p. 93.
15. Hendrik Willem Mesdag, *Klaar voor vertrek*, 1893, olieverf op doek, 141 x 181 cm., p. 94.
16. George Willem Opdenhoff, *Schepen op kalm water*, circa 1860, olieverf op doek, 42 x 47 cm., p. 98.

17. Hermanus Koekkoek (I), *Beurtschip aan lager wal*, 1849, olieverf op paneel, 35 x 52 cm., p. 100.
18. Hendrick Staets (1626-1659), *Een haringbuis en een koopvaarder in zwaar weer*, 1650-1659, olieverf op doek, 43,5 x 62,6 cm., p. 102.
19. Christiaan Kannemans, *Stranding van de Oostenrijkse brik 'Pegno d'Amicitia'*, 1853, olieverf op doek, 131 x 220 cm., p. 106.
20. Louis Meijer, *Zelfportret*, 1838, olieverf op doek, 136 x 120 cm., p. 108.
21. Willem van de Velde (II), *De overgave van de Royal Prince tijdens de Vierdaagse zeeslag*, circa 1670, olieverf op doek, 97,5 128 cm., p. 109.
22. Aegidius Clemens August Schönstedt, *Scène uit de Vierdaagse Zeeslag in 1666*, 1853, olieverf op doek, 99 x 141 cm., p. 110.
23. Nicolaas Baur, *De eerste stoomboot op het IJ*, voor 1820, olieverf op paneel, 53,5 x 74 cm., p. 115.
24. Johannes Christiaan Schotel, *De veerstoomboot bij de Moerdijk*, 1823, olieverf op paneel, 40 x 54,5 cm., p. 116.
25. Willem van de Velde (II), *Schepen voor de kust*, na 1670, olieverf op paneel, 42 x 46 cm., p. 118
26. Johan Hendrik Boshamer, *Het raderstoomschip 'Prins Frederik'*, circa 1825, olieverf op doek, 46,5 x 39,5 cm., p. 119.
27. Johannes Schotel en Martinus Schouman, *Het bombardement van Algiers, 27 augustus 1816*, 1818, olieverf op doek, 107,5 x 163 cm., p. 126.
28. Johannes Schotel, *Het fregat Zr. Ms. 'IJssel' onder noodtuig lenzend, 27 december 1814*, 1835, olieverf op doek, 51 x 68 cm., p. 128.
29. Geschenk van Arti aan koning Willem III. Eén van de acht lijsten, met hierin de bijdragen van de zeeschilders Nicolaas Riegen (linksboven), Willem Gruyter jr. (rechtsboven) en Everhardus Koster (rechtsonder), in één van de zeven verzamellijsten, 1874, olieverf op paneel, 140 x 210 cm., afzonderlijke paneelschilderingen 25 x 40 cm., p. 136 (idem op p. 1).
30. Jacob Maris, *Schelpenvissers*, 1885, olieverf op doek, 113,5 x 129,3 cm., p. 143.
31. Jozef Israëls, *Kinderen der zee*, 1872, olieverf op doek, 48,5 x 93,5 cm., p. 148.
32. Nicolaas Riegen, *Een schroefstoomscheepje, een tweemaster en een kof*, circa 1875-1889, olieverf op paneel, 28,8 x 40 cm., p. 150.
33. Johannes Christiaan Schotel, *Schepen op een onstuimige zee*, 1826, olieverf op doek, 159,6 x 220,2 cm., p. 160.
34. Nicolaas Baur, *'s Lands oorlogsschip 'Amsterdam' voor de Westerlaag op het IJ voor Amsterdam*, 1807, olieverf op doek, 81,6 × 103,5 cm., p. 169.

35. Christiaan Lodewijk Willem Dreibholtz, *Een schipbreuk op de Engelse kust*, 1839, olieverf op doek, 118 x 160,5 cm., p. 172.
36. Willem Anthonie van Deventer, *Na de storm*, circa 1860, olieverf op doek, 67,5 x 99,2 cm., p. 181.
37. Hendrik Willem Mesdag, *Pinken in de branding*, 1875-1885, olieverf op doek, 90 x 181 cm., p. 183.
38. Nicolaas Baur, *De brand op de werven van Algiers, kort na het begin van het bombardement door de Engels-Nederlandse vloot, 27 augustus 1816*, 1816-1820, olieverf op paneel, 55 x 76 cm., p. 188.
39. Martinus Schouman, *De ontploffing voor Antwerpen van Kanonneerboot nr. 2 onder commando van Jan van Speijk, 5 februari 1831*, 1832, olieverf op paneel, 53 x 76 cm., p. 190.
40. Louis Meijer, detail uit zijn zelfportret, 1838, olieverf op doek, 136 x 120 cm., met *Het stranden der stoomboot Willem I op het koraalrif van Lucipara* op de ezel, p. 195.
41. Louis Meijer, *Man overboord tijdens een eskaderreis*, 1847, olieverf op doek, 129 x 198 cm., p. 198.
42. Jacob Eduard van Heemskerck van Beest, *Tabelloresche roversprauwen vluchtend voor een naderend Nederlands oorlogsschip*, 1864, olieverf op doek, 67 x 107 cm., p. 199.

Figuren

1. Aantal werkzame zeeschilders, 1800-1900, p. 59.
2. Aantal werkzame schilders, waaronder zee- en landschapschilders, 1800-1900, p. 60.
3. Lidmaatschap van zeeschilders bij Pictura, Arti et Amicitiae en Pulchri Studio, 1880-1900, p. 139.
4. Gemiddeld percentage zeeschilders in de ledenbestanden van Picura, Arti en Pulchri per jaar, 1840-1900, p. 140.
5. Aantal marines (als genre) op de ledententoonstellingen van Pictura, Arti et Amicitiae en Pulchri Studio, ingezonden door zeeschilders en door andere schilders, 1870-1900, p. 146.
6. Minimum aantal schilderijen met in de titel de vermelding van een stranding, redding en/of schipbreuk op de *Tentoonstelling van Levende Meesters*, ingezonden door zeeschilders, 1808-1900, p. 173.

Geraadpleegde literatuur en *online* bronnen

De publicaties met de auteursaanduiding "[anoniem]" zijn geordend op het jaar van uitgave.

- [anoniem], *Introduction to drawing ships*, Londen 1788-1794.
- [anoniem], (gedeelte uit een verslag van de Vierde Klasse van het Koninklijk Nederlandsch Instituut over de tentoonstelling in Amsterdam van 1828), *Algemeene konst- en letterbode*, 1829, deel 1, p. 12-13; 71-76.
- [anoniem], *Catalogue d'une superbe collection de dessins et d'esguisses, exécutes et délaissés par feu Mr. J.C. Schotel*, Dordrecht z.j. [1839].
- [anoniem], [bespreking van Louis Meijer, *De schipbreukelingen van Z.M. stoomschip Willem I op de Lucipara*], *De Beeldende Kunsten*, 1(1839-1840)9, p. 1-4.
- [anoniem], 'Tentoonstelling te 's Gravenhage.', *De Beeldende Kunsten*, 1(1839-1840)9, p. 129-144.
- [anoniem], 'Mengelwerk. Bezoeken bij de 's Gravenhaagsche schilders.', *De Beeldende Kunsten*, 2(1840)13, p. 193-197.
- [anoniem], 'Amsterdamsche tentoonstelling', *Kunstkronijk*, 1(1840-1841), p. 25-28; 29-32.
- [anoniem], 'Tentoonstelling te 's Gravenhage', *Kunstkronijk*, 1(1840-1841), p. 81-83; 85-87.
- [anoniem], *Gedenkschrift der oprigting van het standbeeld voor M.A. de Ruyter*, Vlissingen 1842.
- [anoniem], 'Tentoonstelling te 's Gravenhage', *Kunstkronijk*, 3(1843), p. 75-80.
- [anoniem], 'Kunstberigten', *Kunstkronijk*, 4(1843-1844), p. 6.
- [anoniem], 'Het driemanschap', *Kunstkronijk*, 4(1843-1844), p. 16.
- [anoniem], 'De tentoonstelling te Amsterdam. Voor den jare 1844.', *De Nederlandsche Kunst-spiegel*, 1(1844-1845)1, p. 12-22.
- [anoniem], 'De tentoonstelling te Amsterdam. Voor den jare 1844. Een blik op de nagezonden stukken', *De Nederlandsche Kunst-spiegel*, 1(1844-1845)1, p. 57-61.
- [anoniem], 'Kunstberigten', *Kunstkronijk*, 5(1844-1845), p. 16.
- [anoniem], 'Tentoonstelling van schilder- en kunstwerken van levende meesters, te Rotterdam.', *Kunstkronijk*, 5(1844-1845), p. 5-8; 11-14.
- [anoniem], 'De tentoonstelling van 's Gravenhage in 1845', *Kunstkronijk*, 6(1845-1846), p. 1-2.
- [anoniem], 'Kunstberigten', *Kunstkronijk*, 6(1845-1846), p. 6.
- [anoniem], 'Tentoonstelling te Amsterdam. 1848.', *Kunstkronijk*, 9(1848), p. 78-80; 86-88.
- [anoniem], 'Tentoonstelling te 's Gravenhage, 1849.', *Kunstkronijk*, 10(1849), p. 55-63.

- [anoniem], ‘De tentoonstelling te ’s Gravenhage. Voor den jare 1853.’, *Kunstkronijk*, 15(1854), p. 8-18.
- [anoniem], ‘Bezoek aan het museum Boymans’, *Kunstkronijk*, 16(1855), p. 93-96.
- [anoniem], ‘De tentoonstelling te Rotterdam.1856.’, *Kunstkronijk*, 18(1857), p. 25-32; 33-34.
- [anoniem], ‘De Haagsche tentoonstelling, 1857.’, *Kunstkronijk*, 19(1858), p. 37-39; 41-48.
- [anoniem], ‘De Rotterdamsche expositie in 1858.’, *Kunstkronijk*, 20(1859), p. 37-39.
- [anoniem], ‘De tentoonstellingen te Amsterdam 1858.’, *Kunstkronijk*, 20(1859), p. 69-72; 73-77.
- [anoniem], ‘De tentoonstelling van schilder- en andere kunstwerken van levende meesters, in de kunstzalen van “Arti et Amicitiae” te Amsterdam’, *Kunstkronijk*, 1(1860), p. 62-64.
- [anoniem], *De tentoonstelling van kunstwerken van levende meesters te ’s Gravenhage, 1861; beredeneerd door een kransje van Amsterdamsche kunstvrienden.*, Den Haag 1861.
- [anoniem], ‘De tentoonstelling van schilder- en kunstwerken te Rotterdam in 1864.’, *Kunstkronijk*, 6(1865), p. 43-48.
- [anoniem], ‘De tentoonstelling te ’s Gravenhage 1866.’, *Kunstkronijk*, 8(1867), p. 57-64.
- [anoniem], ‘Necrologie’ [Johan Hendrik Louis Meijer, 1809-1866], *Kunstkronijk*, 9(1868), p. 5-8.
- [anoniem], ‘De Amsterdamsche tentoonstelling van 1868.’, *Kunstkronijk*, 10(1869), p. 84-95.
- [anoniem], ‘De driejaarlijkse kunsttentoonstelling te Amsterdam’, *Nederlandsche Kunstbode*, 2(1880)39, p. 305-308.
- A., ‘Brief van A… uit ‘s Gravenhage aan B. te Amsterdam’, *Algemeene konst- en letterbode*, 1817, deel 2, p. 306-313.
- A., ‘Gedachten over den tegenwoordigen toestand der beeldende kunsten in ons vaderland, bij het zien der Haagsche tentoonstelling van kunstwerken in 1833’, *Algemeene konst- en letterbode*, 1833, deel 2, p. 285-287; 298-302.
- Aa, A.J. van der (red.), *Biographisch woordenboek der Nederlanden*, Haarlem 1852/1877.
- Abbing, C.A., *Geschiedenis der stad Hoorn*, deel 2, Hoorn 1842.
- Adang, M. en M. van Steenderen, ‘Kunstkritiek en kunstwereld in de negentiende eeuw’, *Boekmancahier: kwartaalschrift over kunst, onderzoek en beleid*, 11(1999)40, p. 131-145.
- [Alberdingk Thijm, J.A., S.J. van den Bergh], ‘Haagsche ten-toon-stelling’, *De Spektator van tooneel, koncerten en tentoonstellingen*, 1843, deel 2, p. 26-53.
- Alberdingk Thijm, J.A., ‘Op 1 november 1876. Aan de Amsterdamsche Kanaalmaatschappij’, *Verspreide gedichten van J.A. Alberdingk Thijm, 1841-1889*, bewerkt door J.F.M. Sterck, Amsterdam 1894, p. 137-138.

- A.N.P.G., ‘De tentoonstelling te Rotterdam in 1852’, Kunstkronijk, 13(1852), p. 45-53; 72-77; 78-84.
- Archibald, E.H.H., *The dictionary of sea painters of Europe and America*, Woodbridge 1980/2000.
- Arti et Amicitiae, *Tentoonstelling van kunstwerken door leden der Maatschappij*, z.p. [Amsterdam] 1890.
- Arti et Amicitiae, *Tentoonstelling van kunstwerken door leden der Maatschappij*, z.p. [Amsterdam] 1891.
- Arti et Amicitiae, *Tentoonstelling van kunstwerken door leden der Maatschappij*, z.p. [Amsterdam] 1894.
- Arti et Amicitiae, *Tentoonstelling van kunstwerken vervaardigd door leden der Maatschappij*, z.p. [Amsterdam] 1897.
- Arti et Amicitiae, *Tentoonstelling van kunstwerken vervaardigd door leden der Maatschappij*, z.p. [Amsterdam] 1899.
- Arti et Amicitiae, *Tentoonstelling van schilderijen en studies vervaardigd door H.W. Mesdag*, z.p. [Amsterdam] 1895.
- Arti et Amicitiae, *Tentoonstelling van schilderijen enz. vervaardigd door leden der Maatschappij*, z.p. [Amsterdam] 1896.
- Arti et Amicitiae, *Ter gelegenheid der inhuldiging van H.M. de koningin. Tentoonstelling van schilderijen enz. vervaardigd door leden der Maatschappij*, z.p. [Amsterdam] 1898.
- B., (brief naar aanleiding van de tentoonstelling van levende meesters in Amsterdam), *Algemeene konst- en letterbode*, 1813, deel 2, p. 297-304.
- B., ‘Brief wegens de tentoonstelling van kunstwerken van nog in leven zijn Nederlandsche meesters, te Amsterdam 1814.’, *Algemeene konst- en letterbode*, 1814, deel 2, p. 344-351.
- B., ‘Brief wegens de tentoonstelling van kunstwerken van nog in leven zijn Nederlandsche meesters, te Amsterdam 1816.’, *Algemeene konst- en letterbode*, 1816, deel 2, p. 252-255; 261-268.
- B., ´Brief wegens de tentoonstelling der kunstwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche meesters te Amsterdam 1818.´, *Algemeene konst- en letterbode*, 1818, deel 2, p.342-347; 355-359.
- B., ‘Brief wegens de tentoonstelling der kunstwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche meesters te Amsterdam 1820.’, *Algemeene konst-en letterbode*, 1820, deel 2, p. 269-272; 282-287; 298-302.

- B., ‘Brief wegens de tentoonstelling der kunstwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche meesters, te Amsterdam 1822.’, *Algemeene konst- en letterbode*, 1822, deel 2, p. 347-352; 362-366; 377-381.
- B., ‘Brief wegens de tentoonstelling der kunstwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche meesters, te Amsterdam 1824.’, *Algemeene konst- en letterbode*, 1824, deel 2, p. 313-318; 329-332; 347-349; 366-372.
- B., X., ‘De Amsterdamsche tentoonstelling van 1865’, *Kunstkronijk*, 7(1866), p. 77-80.
- Bakker, N., ‘”Een alsmaar groeiende reputatie”. De receptie van Mesdag in Frankrijk en Nederland’, M. van Dijk, M. Jonkman, R. Suijver (red.), *Hendrik Willem Mesdag: kunstenaar, verzamelaar, entrepeneur*, Bussum 2015, p. 63-73.
- Bank, J.Th.M., *Het roemrijk vaderland. Cultureel nationalisme in Nederland in de negentiende eeuw*, Den Haag 1990.
- Barrett, B.D., *Artists on the edge. The rise of coastal artists’ colonies, 1880-1920,* Amsterdam 2010.
- Beattie, J., *Essays on poetry and music*, Londen/Edinburgh 1778.
- Beattie, J., ‘Vertoog over de dichterlijke schikking’, A. van der Kroe, Yntema en Tieboel (red.), *Algemeene vaderlandsche letteroefeningen*, Amsterdam 1782, deel 2, p. 195-204; 242-248.
- Beelen, H., I. Biesheuvel, N. van der Sijs (hertaling en inleiding), *Seeman. Maritiem woordenboek van Wigardus à Winschooten*, Zutphen 2011.
- Beer, G. de, *Ludolf Backhuysen (1630-1708). Sein Leben und Werk*, Zwolle 2002.
- Bervoets, J., R. Chamuleau (bezorging en inleiding), *Het dagboek van Alexander Ver Huell 1860-1865*, Zutphen 1985.
- Bell, B., *Betzy Akersloot-Berg (1850-1922), zeeschilderes*, Franeker 2000.
- Bellec, F., Ph. Bosscher, A. Erftemeijer, *Kunst in het kielzog. Het maritieme leven in de Nederlandse kunst/Sillages Neerlandais. La vie maritime dans l’art des Pays-Bas*, tentoonstellingscatalogus, Parijs, Musée de la Marine, Zutphen 1989.
- Berge-Dijkstra, A. van den, H.P. ter Avest (red.), *Woelend water, leven en werk van de zeeschilder Nicolaas Baur (1767-1820)*, tentoonstellingscatalogus, Harlingen, Gemeentemuseum Het Hannemahuis, Harlingen 1993/1994.
- Bergvelt, E., ‘Nationale, levende en 19de-eeuwse meesters, Rijksmusea en eigentijdse kunst (1800-1848)’, *Nederlands Kunsthistorisch Jaarboek*, deel 35, Weesp 1985, p. 77-149.
- Bergvelt, E., ‘Lodewijk Napoleon, de levende meesters en het Koninklijk Museum (1806-1810)’, *Nederlands Kunsthistorisch Jaarboek*, deel 56-57, Zwolle 2005/2006, p. 257-299.
- *Beschrijving van de schilderijen van moderne meesters in de kunstverzameling van Teyler’s Stichting te Haarlem*, Haarlem 1900.

- Beste, ten [J. de Vries], ´Gesprek, over de tentoonstelling, te Amsterdam, van de Kunstwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche meesters, in den jare 1818´, *Vaderlandsche letteroefeningen*, 1818, deel 2, p. 706-717; 766-776.
- Beylen, J. van, e.a. (red.), *Maritieme encyclopedie*, Bussum 1971.
- Billig, M., *Banal nationalism*, Londen 1995.
- Blok, P.J., P.C. Molhuysen (red.), *Nieuw Nederlandsch Biografisch Woordenboek*, 10 delen, Leiden 1911-1937.
- Blotkamp, C., 'Kunstenaars als critici. Kunstkritiek in Nederland, 1880-1895', R.C. Bionda, C. Blotkamp (red.), *De schilders van Tachtig. Nederlandse schilderkunst 1880-1895*, tentoonstellingscatalogus, Amsterdam, Van Goghmuseum, Zwolle/Amsterdam 1991, p. 75-87.
- Bodt, S. de, 'Pulchri Studio. Het imago van een kunstenaarsvereniging in de negentiende eeuw', *De Negentiende Eeuw*, 14(1990)1, p. 25-42.
- Bodt, S. de, *Halverwege Parijs. Willem Roelofs en de Nederlandse schilderskolonie in Brussel 1840-1890*, Gent 1995.
- Boer, M.G. de, De haven van Amsterdam en haar verbinding met de zee, Amsterdam 1926.
- Bol, L.J. (inleiding), *Johannes Hermanus Koekkoek (1778-1851)*, tentoonstellingscatalogus, Middelburg, Zeeuws Museum, Middelburg 1963.
- Bol, L.J., *Die Holländische Marinemalerei des 17. Jahrhunderts*, Braunschweig 1973.
- Boomstra, A., *De schilders Hulk, een kunstenaarsfamilie in de 19de eeuw*, Utrecht 1994.
- Boot, W.J.J., *De Nederlandse raderstoomvaart*, Alkmaar 1990.
- Bosboom, J., J. ten Brink (red.), *Holland-Krakatau*, Den Haag z.j. [1883].
- Bosma, H., '"Het verderf van onze kunst in de 18de eeuw, het zoogenaamd behangselschilderen…", over de Nederlandse behangselschilderkunst, de fabriek voor geschilderd behangsel te Hoorn en enkele kamerdecoraties die daar werden vervaardigd', *Leids Kunsthistorisch Jaarboek*, Delft 1985, p. 357-377.
- Bouvier, M.P.L., *Handleiding voor jonge beoefenaars & liefhebbers der schilderkunst*, Breda 1831. Voorwoord en vertaling door J.C. Beijer.
- Brewington, D.E.R., *Dictionary of Marine Artists*, Salem (MA)/Mystic (CT) 1982.
- Bruijn, J.R, C.B. Wels (red.), *Met man en macht. De militaire geschiedenis van Nederland 1550-2000*, z.p. 2003.
- Broeze, F.J.A., J.R. Bruijn, F.S. Gaastra (red.), *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, Bussum 1977, 4 delen.
- Burg, M. van der, 'Meerman, Johan', *Biografisch Woordenboek van Nederland,* URL: http://resources.huygens.knaw.nl/bwn1780-1830/lemmata/data/Meerman [12/11/2013].

- Burke, E., *A philosophical enquiry into the origin of ideas of the sublime and beautiful*, Londen 1757.
- Carasso, D., 'De schilderkunst en de natie. Beschouwingen over de beeldvorming ten aanzien van de zeventiende-eeuwse Noord-Nederlandse schilderkunst, circa 1675-1875', D. Carasso, *In de ban van het beeld. Opstellen over geschiedenis en kunst*, Hilversum 1998, p. 82-109.
- Carasso, D. (red.), *Helden van het vaderland. Onze geschiedenis in 19de-eeuwse taferelen verbeeld. De historische galerij van Jacob de Vos Jacobszoon 1850-1863*, Amsterdam 1991.
- *Catalogus der schilder- en kunstwerken op de tentoonstelling door de Academie van Beeldende Kunsten en Technische Wetenschappen te Rotterdam, in 1858., z.p. z.j. [Rotterdam 1858].*
- *Catalogus der schilder- en kunstwerken op de tentoonstelling door de Academie van Beeldende Kunsten en Technische Wetenschappen te Rotterdam, in 1860.*, z.p. z.j. [Rotterdam 1860].
- *Catalogus der schilder- en kunstwerken op de tentoonstelling door de Academie van Beeldende Kunsten en Technische Wetenschappen te Rotterdam, in 1867.*, z.p. z.j. [Rotterdam 1867].
- *Catalogus der schilder- en kunstwerken op de tentoonstelling door de Academie van Beeldende Kunsten en Technische Wetenschappen te Rotterdam, in 1870.*, z.p. z.j. [Rotterdam 1870].
- *Catalogus der teekeningen, prenten, schilderyen, miniatuuren, emailles, beeldwerken, gehoogde, gediepte, edele en andere steenen, bas-relieven, oude en nieuwere penningen, medailles, atlas van Amsterdam, mathematische, optische en physische werktuigen, van wylen den heer Cornelis Ploos van Amstel, Jac. cornsz.*, 2 delen, z.p. z.j. [Amsterdam 1800].
- *Catalogus eener belangrijke verzameling schilderijen en teekeningen, kapitale moderne Engelsche en Fransche gravures en lithographieën, muziek-instrumenten, physische instrumenten, diverse kunstvoorwerpen, globes en boekenkasten. Nagelaten door de wel edel geb. heeren G.J. Hoffmann, Kunstschilder; en J. de Graan, Violist, te 's Gravenhage*, Den Haag z.j. [1874].
- *Catalogus en uitlegging der schilderijen van de tentoonstelling, onder directie van W. Esser*, Utrecht 1835.
- *Catalogus van eene aanzienlijke verzameling oude en moderne teekeningen, teekeningen in lijsten, achter glazen; prentteekeningen, prenten, prentwerken en liefhebberijen; alles nagelaten door wijlen den heere Gerrit van der Pals,* z.p. z.j. [Rotterdam 1840]
- Chu, P. ten-Doesschate, *Nineteenth-Century European Art*, Upper Saddle River (NJ) 2006.

- Cuijpers, C., ‘Het album Holland-Krakatau (1883). Artistieke liefdadigheid en exotische inspiratie’, *De Negentiende Eeuw*, 29(2005)4, p. 219-240.
- D., L. van, ‘Tentoonstelling te ‘s-Gravenhage. 1847.’, *Kunstkronijk*, 8(1847), p. 53-55; 60-62; 70-72.
- Daalder, R., G. de Graaff, *Tekenen op zee. Reizende kunstenaars en creatieve zeelieden (1750-2000),* Zutphen 1999.
- Daalder, R., ‘Kunst op Amsterdamse mailschepen’, *Amstelodamum*, 93(2006)2, p. 25-29.
- Daalder, R., ‘Altijd feest met De Ruijter’, S. de Meer, J. Schokkenbroek (red.), *Hoogtij. Maritieme identiteit in feesten, tradities en vermaak*, Zutphen 2013, p. 17-26.
- Daalder, R., *Van de Velde & Zoon, zeeschilders. Het bedrijf van Willem van de Velde de Oude en Willem van de Velde de Jonge, 1640-1607*, Amsterdam 2013.
- Dekker, P., ‘De walvisvangst-afbeeldingen door de Helderse schilder Jan Mooy’, *De blauwe wimpel*, 26(1971)11, p. 325-328.
- Dekkers, D.P., *Jozef Israëls. Een succesvol schilder van het vissersgenre*, Amsterdam 1994.
- Delft, M. van, ‘Kunstbeschouwingen bij Pulchri Studio 1847-1917’, *Die Haghe*, Den Haag 1980, p. 147-168.
- Dordrechts Museum en Culturele Raad Dordrecht, *Tweehonderd jaar Pictura, een tekengenootschap in Dordrecht*, Dordrecht 1975.
- E. [E.M. Engelberts], ‘Onderzoek naar de oorzaken van het verval der schilderkunst in Nederland’, *Nieuwe vaderlandsche bibliotheek van wetenschap, kunst en smaak*, 2(1798), Tweede stuk, p. 212-222; 258-266; 324-329.
- E., M., [Marcellus Emants], ‘De Haagsche tentoonstelling van schilderijen’, *Nederlandsche Kunstbode*, 2(1875)11, p. 81-84.
- Eekhout, L., *Het admiralenboek. De vlagofficieren van de Nederlandse marine 1382-1991*, Amsterdam 1992.
- Eekhout, M., ‘Helden van Doggersbank. De herinneringscultuur van een onbesliste zeeslag op 5 augustus 1781’. Ongepubliceerd onderzoek voor Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam, 2014, p. 1-19.
- Elphick, S.D., ‘Kunstschatten en herinneringsvoorwerpen’, G.M.W. Acda (e.a.), *Het Instituut. Honderdzeventig jaar opleiding tot marineofficier 1829-1999*, Amsterdam 2000, p. 231-257.
- Enthoven, V., R. Daalder, P. Blom, *Een Zeeuwse zeeschilder. Engel Hoogerheyden (1740-1807)*, Vlissingen 2007.
- Erkelens, J., ‘De gebroeders Abraham en Jacob van Strij; een biografie van twee Dordtse schilders’, *Oud Holland*, 90(1976)3, p. 186-200.

- Erkelens, J., 'Martinus Schouman (1770-1848). Biografie van een Dordtse zeeschilder', *De Negentiende Eeuw*, 7(1983)4, p. 277-294.
- Erkelens, J., 'Dordtse schilders, 3: Johan Hendrik Boshamer (1776-1862)', *Kwartaal en teken van Dordrecht*, 13(1987)4, p. 12-16.
- Erkelens, J., 'Dordtse schilders, 7: Frans Jacobus van den Blijk (1806-1876)', *Kwartaal en teken van Dordrecht*, 17(1991)1, p. 9-12.
- Eynden, R. van, 'Andwoord op de vraag van Teylers Tweede Genootschap te Haarlem, voor den jaare 1782 uitgeschreven over den nationaalen smaak der Hollandse school in de teken- en schilderkunst', *Verhandelingen uitgegeeven door Teyler's Tweede Genootschap*, 5de stuk, Haarlem 1787.
- Eynden, R. van, A, van der Willigen, *Geschiedenis der vaderlandsche schilderkunst, sedert de helft der XVIII eeuw*, Haarlem 1816-1840, 4 delen.
- Eyriés, J.B.B., *Histoire des naufrages, ou recueil des relations les plus intéressantes des naufrages, hivernemens, délaissemens, incendies, et autres evénements funestes arrivé depuis le XVe siecle jusqu' à nos jours; par Deperthes. Nouvelle édition, […],* drie delen, Parijs 1815.
- Feith, R., *Brieven over verscheiden onderwerpen*, deel 6, Amsterdam 1793.
- Fleurbaay, E., M. van der Wal, *Koning Willem III en Arti. Een kunstenaarsvereniging en haar beschermheer in de 19de eeuw*, tentoonstellingscatalogus, Amsterdam, Paleis op de Dam, Amsterdam 1984.
- Foreestier, P. [J.A. Alberdingk Thijm], 'Achtste brief van Pauwels Foreestier. Amsterdamsche ten-toon-stelling. 1844.', *De Spektator*, 1844, deel 4, p. 170-203.
- Foreestier, P. [J.A. Alberdingk Thijm], 'Uit het dagboek van Pauwels Foreestier. De Haagsche ten-toon-stelling in 1847', *De Spektator. Kritiesch en historiesch kunstblad*, 1847, deel 7, p. 46-64.
- Gaschke, J. (red.), *Turmoil and tranquility. The sea through the eyes of Dutch and Flemish masters, 1550-1700*, tentoonstellingscatalogus, Londen, National Maritime Museum, Londen 2008.
- Gelder, H.E. van, *Honderd jaar Haagsche Schilderkunst in Pulchri Studio*, Amsterdam 1947.
- Giersbergen, W. van, *Rotterdamse meesters. Twee eeuwen kunstacademie in Rotterdam 1773-1998*, Leiden 2012.
- Giltaij, Jeroen en Jan Kelch (red.), *Lof der zeevaart. De Hollandse zeeschilders van de 17de eeuw*, tentoonstellingscatalogus, Rotterdam, Boijmans van Beuningen, Berlijn, Gemäldegalerie Bodemuseum, Rotterdam/Berlijn 1996.
- Goedde, L.O., *Tempest and shipwreck in Dutch and Flemish art*, Londen 1989.

- Gram, J., “Pulchri Studio 1847-1897”, in: *Catalogus der tentoonstelling van schilderijen van Overleden meesters (werkende leden) ter gelegenheid van het 50 jarige bestaan van het Genootschap*, Den Haag 1897.
- Grever, M., K. Ribbens, *Nationale identiteit en meervoudig verleden*, Amsterdam 2007.
- Groot, J.M. (red.), W. de Paus, G.J. Schweitzer (eindred.), *Een onsterfelijk zeeschilder. J.C. Schotel, 1787-1838*, Zwolle 1989.
- H. [Jacob Otten Husly], ‘De eer der Hollandsche schilders verdeedigd tegen het algemeene vooroordeel, dat zy by die van andere natien, veel min by de ouden, niet zouden te vergelyken zijn’, *Algemeen magazyn, van wetenschap, konst en smaak*, Amsterdam 1787, deel 2, 1ste stuk, p. 341-376.
- Heesters, J.H.P., *Vier eeuwen behang. De geschiedenis van de wandbespanning in Nederland*, Delft 1988.
- Heteren, M. van, G. Jansen, R. de Leeuw (red.), *Poëzie der werkelijkheid: Nederlandse schilders van de negentiende eeuw*, Zwolle/Amsterdam 2000.
- Heij, J.J. (red.), *Een vereeniging van ernstige kunstenaars. 150 jaar Maatschappij Arti et Amicitiae 1839-1989*, Amsterdam 1989.
- Heijbroek, J.F., E.L. Wouthuysen, *Portret van een kunsthandel. De firma Van Wisselingh en zijn compagnons, 1838-heden*, Zwolle/Amsterdam 1999.
- *Historische Galerij, afkomstig van de Maatschappij Arti et Amicitiae te Amsterdam: tentoonstelling van vijftig der voornaamste schilderijen in de kunstzaal van het genootschap Pulchri Studio*, Den Haag 1895.
- Hofdijk, W.J., ‘Het uitzeilen van Barends en Rijp, 18 mei 1596. Bij de schilderij van E. Koster’, *Kunstkronijk*, 5(1864), p. 70-72.
- Honings, R., ‘Indische schipbreukpoëzie. De ondergang van de stoomboot Willem I (1837) als prijsvraagonderwerp’, *Indische Letteren*, 25(2010), p. 194-207.
- Hoogenboom, A., ‘De rijksoverheid en de moderne beeldende kunst in Nederland, 1795-1848’, *Kunst en beleid in Nederland*, Amsterdam 1985, p. 13-79.
- Hoogenboom, A., *De stand des kunstenaars. De positie van kunstschilders in Nederland in de eerste helft van de negentiende eeuw*, Leiden 1993.
- Hoogenboom, A., ‘Het landschap en de markt. De markt voor eigentijdse, nationale landschapschilderkunst in Nederland, 1800-1900’, W. Loos, R-J te Rijdt, M. van Heteren, e.a., *Langs velden en wegen. De verbeelding van het landschap in de 18de en 19de eeuw*, Amsterdam, Rijksmuseum, Blaricum/Amsterdam 1997, p. 85-94.
- Hoogewerff, G.J., *De geschiedenis van de Sint Lucasgilden in Nederland*, Amsterdam 1947.

- Hoogstraten, S. van, *Inleyding tot de Hooge Schoole der Schilderkonst: anders de zichtbaere werelt*, Rotterdam 1678.
- Hoop jr., A. van der, 'Redevoering over de verplichting des schilders, om in zijne voorstellingen te streven naar waarheid', *Bijdragen tot Boeken- en Menschenkennis*, Dordrecht 1834, deel 4, p. 327-343.
- Houbraken, A. *De groote schouburgh der Nederlantse konstschilders en schilderessen*, 3 delen, Amsterdam 1718-1721.
- Huebner, F.M., *De Romantische schilderkunst in de Nederlanden (1780-1840)*, Den Haag 1942.
- Huussen jr., A.H., *Een vergeten schilder en zijn dochter: Eduard van Heemskerck van Beest (1828-1894) en Jacoba van Heemskerck (1876-1923)*, Cahiers uit het Noorden (I), Haren 2004.
- I., J.J., 'De Haagsche Tentoonstelling', *De Portefeuille*, 12(1890)8, p. 103-105; nr. 9, p. 113-116; nr. 10, p. 127-129; nr. 12, p. 154-156.
- Immerzeel jr., J., *De levens en werken der Hollandsche en Vlaamsche kunstschilders, beeldhouwers, graveurs en bouwmeesters, van het begin der vijftiende tot op de helft der negentiende eeuw*, Amsterdam 1855, 3 delen. (herdruk Amsterdam 1974)
- Janson, H.W., *History of Art*, vierde editie, herzien en uitgebreid door A.F. Janson, 1982.
- Jeltes, H.F.W., *Willem Roelofs. Bizonderheden betreffende zijn leven en zijn werk*, Amsterdam 1911.
- Jensen, L.. (red.), *The roots of nationalism. National identity formation in early modern Europe, 1600-1815*, Amsterdam 2016 a.
- Jensen, L., *Vieren van vrede. Het ontstaan van de Nederlandse identiteit, 1648-1815*, Nijmegen 2016 b.
- J.H.S. [J. de Vries], 'Beschouwing van de tentoonstelling der kunstwerken van levende Nederlandsche meesters, in october 1816, te Amsterdam', *Vaderlandsche letteroefeningen*, 1816, deel 2, p. 761-781.
- Johan, 'Brieven over de stedelijke tentoonstelling te Amsterdam 1856.', *Kunstkronijk*, 18(1857), p. 69-71.
- K., J. [J.J. van Santen Kolff], 'Een blik in de Hollandsche schilderschool onzer dagen', *De Banier*, 1(1875)2, p. 258-271; 306-337 en 1(1875)3, p. 43-73; 157-203.
- Kasteele, R.P. van de, *Redevoering, tot lof der vaderlandsche schilders en aanspraak ter gelegenheid van het uitdeelen der pryzen by de Vrye Teekenacademie in 's Gravenhage, Op den 30 van den Bloeimaand 1809*, Den Haag z.j. [1809].
- Keikes, W.H., 'Een redding door de loodsschokker van Brouwershaven als inspiratiebron voor de zeeschilder C.C. Kannemans', *Antiek*, 6(1972)8, p. 509-517.
- Kelch, J., *Studien zu Simon de Vlieger als Marinemaler*, Berlijn 1971.

- Keyes , G.S. (red.), *Mirror of empire. Dutch marine art of the seventeenth Century*, tentoonstellingscatalogus, Minneapolis, The Minneapolis Institute of Arts, Toledo, The Toledo Museum of Art, Los Angeles, Los Angeles County Museum of Art, Cambridge/NY 1990.
- Kikkert, P., 'Verhandeling over de oorzaak van het gebrek aan uitmuntende historieschilders in ons land, en de middelen, geschikt tot derzelver vorming', *Verhandelingen, uitgegeven door Teyler's Tweede Genootschap*, 17de Stuk, Haarlem 1809, p. 1-246.
- Knoef, J., *Van Romantiek tot Realisme*, Den Haag 1947.
- Knoef, J., *Tusschen Rococo en Romantiek*, Den Haag 1948.
- Knolle, P., 'De waardering van het landschapstuk in de Nederlandse kunsttheorie van de 18de en vroege 19de eeuw', Bergvelt, E., D. Dekkers, E. de Jong (red.), *Reizen naar Rome. Italië als leerschool voor Nederlandse kunstenaars omstreeks 1800/Paesaggisti ed altri artisti. Olandesi a Roma intorno al 1800,* tentoonstellingscatalogus, Haarlem, Teylers Museum, Rome, Istituto Olandese di Roma, Haarlem/Rome 1984.
- Knolle, P., 'Het kunstkarakter onzer schildernatie. Nationale èn internationale oriëntatie bij het stimuleren van de 'Hollandse school' 1750-1820.', *Documentatieblad Werkgroep Achttiende Eeuw*, 24(1992)1, p. 121-139.
- *Koninklijke verzameling van schilderijen van levende meesters der Nederlandsche scholen op het pavilloen te Haarlem*, Haarlem z.j.
- Koolhaas, E. en S. de Vries, 'Terug naar een roemrijk verleden. De zeventiende-eeuwse schilderkunst als voorbeeld voor de negentiende eeuw', F. Grijzenhout en H. van Veen (red.), *De Gouden Eeuw in perspectief. Het beeld van de Nederlandse zeventiende-eeuwse schilderkunst in later tijd*, Nijmegen 1992, p. 107-138.
- Koolhaas-Grosfeld, E., 'Nationale versus goede smaak', *Tijdschrift voor geschiedenis*, 95(1982)4, p. 605-636.
- Koolhaas-Grosfeld, E., 'Op zoek naar de Gouden Eeuw. De herontdekking van de 17de-eeuwse Hollandse schilderkunst', L. Tilborgh en G. Jansen (red.), *Op zoek naar de Gouden Eeuw. Nederlandse schilderkunst 1800-1850*, Zwolle 1986, p. 28-49.
- Koolhaas-Grosfeld, E., *De ontdekking van de Nederlander in boeken en prenten rond 1800*, Zutphen 2010.
- Kraan, H. *Dromen van Holland. Buitenlandse kunstenaars schilderen Holland 1800-1914*, Zwolle 2002.
- Kramm, C., *De levens en werken der Hollandsche en Vlaamsche kunstschilders, beeldhouwers, graveurs, en bouwmeesters, van den vroegsten tot op onzen tijd,* Amsterdam 1857-1864, 7 delen.
- Lairesse, G. de, *Groot Schilderboek*, Amsterdam 1712.

- Leerssen, J., *Nationaal denken in Europa. Een cultuurhistorische schets*, Amsterdam 1999.
- Leerssen, J., *De bronnen van het vaderland, Taal, literatuur en de afbakening van Nederland, 1806-1890,* Nijmegen 2006.
- Leerssen, J., *Nationalisme*, Amsterdam 2015.
- Leeuw, R. de, J. Reynaerts, B. Tempel (red.), *Meesters van de Romantiek*, tentoonstellingcatalogus, Rotterdam, Kunsthal, Amsterdam, Rijksmuseum, Zwolle 2005.
- Lemmers, A., *Techniek op schaal. Modellen en technologiebeleid van de Marine 1725-1885*, Amsterdam 1996.
- Lennep, J. D. van, *Verhandeling over het belangrijke van Hollands grond en oudheden voor gevoel en verbeelding*, 1828.
- [Lennep, J. van], 'Beoordeeling der tentoonstelling', *De naprater*, (1826)40, p. 640-650; (1826)41, p. 657-669; (1826)42, p. 673-684; (1826)43, p. 689-694.
- Lennep, J. van, W. Moll, J. ter Gouw, *Nederlands geschiedenis en volksleven in schetsen. Staalgravuren naar de schilderijen van de Historische Galerij der Maatschappij Arti et Amicitiae, door W. Steelink, J.H. Rennefeld, C.L. van Kesteren en H. Sluijter D.Jz.*, z.j. Leiden [1868-1872], 4 delen.
- Lennep, J. van, *Zeemans-woordeboek*, Amsterdam 1856.
- Loos, W., R-J te Rijdt, M. van Heteren, e.a., *Langs velden en wegen. De verbeelding van het landschap in de 18de en 19de eeuw*, Amsterdam, Rijksmuseum, Blaricum/Amsterdam 1997.
- Loos-Haaxman, J. de, 'De behangselfabriek der Vaderlandsche Maatschappij te Hoorn', *Nederlands Kunsthistorisch Jaarboek*, deel 12, z.p. 1961, p. 149-162.
- *Lijst der kunstwerken van nog in leven zynde Hollandsche meesters, welke tot de algemeene tentoonstelling van 1810 zyn toegelaten.*, z.p. z.j. [Amsterdam 1810].
- *Lijst der schilderstukken van nog leevende inlandsche meesters, welken tot de algemeene tentoonstelling en prys-uitdeling door zijne majesteit den koning bepaald op den 15 September 1808, zijn toegelaten*, z.p. z.j. [Amsterdam 1808].
- *Lijst der kunstwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche meesters, welke zijn toegelaten tot de algemeene tentoonstelling van 1813*, z.p. z.j. [Amsterdam 1813].
- *Lijst der kunstwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche meesters, welke zijn toegelaten tot de tentoonstelling van 1816*, z.p. z.j. [Amsterdam 1816].
- *Lijst der kunstwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche meesters, welke zijn toegelaten tot de tentoonstelling van 1818*, z.p. z.j. [Amsterdam 1818].
- *Lijst der kunstwerken van nog in leven zijnde Dordrechtse meesters welke zich bevinden op de tentoonstelling te Dordrecht in den jare 1819,* Dordrecht 1819.

- *Lijst der kunstwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche meesters, welke zijn toegelaten tot de tentoonstelling van den Jare 1820, z.p. z.j. [Amsterdam 1820].*
- *Lijst der kunstwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche meesters, welke zijn toegelaten tot de tentoonstelling van den Jare 1822, z.p. z.j. [Amsterdam 1822].*
- *Lijst der kunstwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche meesters, welke zijn toegelaten tot de tentoonstelling van den Jare 1826, z.p. z.j. [Amsterdam 1826].*
- *Lijst der schilderwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche meesters, welke zijn toegelaten tot de tentoonstelling te 's Gravenhage van den Jare 1827*, Den Haag z.j. [1827].
- *Lijst der kunstwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche meesters, welke zijn toegelaten tot de tentoonstelling van den Jare 1828, z.p. z.j. [Amsterdam 1828].*
- *Lijst der schilder- en kunstwerken, van nog in leven zijnde Nederlandsche meesters, welke zijn toegelaten tot de tentoonstelling te 's Gravenhage. Van den Jare 1830,* Den Haag z.j. [1830].
- *Lijst der kunstwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche meesters, welke zijn toegelaten tot de tentoonstelling van den Jare 1832, z.p. z.j. [Amsterdam 1832].*
- *Lijst der schilder- en kunstwerken, van nog in leven zijnde Noord-Nederlandsche meesters, welke zijn toegelaten tot de tentoonstelling te 's Gravenhage. Van den Jare 1833,* Den Haag z.j. [1833].
- *Lijst der Kunstwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche Meesters, welke zijn toegelaten tot den Tentoonstelling van den Jare 1834*, z.p z.j. [Amsterdam 1834].
- *Lijst der kunstwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche meesters, welke zijn toegelaten tot de tentoonstelling van den Jare 1836, te Rotterdam, z.p. z.j. [Rotterdam 1836].*
- *Lijst der schilder- en kunstwerken van levende meesters, welke zijn toegelaten tot de tentoonstelling te 's Gravenhage, van den jare 1837*., Den Haag z.j. [1837].
- *Lijst der schilder- en kunstwerken van levende meesters, welke zijn toegelaten tot de tentoonstelling te 's Gravenhage, van den jare 1839*., Den Haag z.j. [1839].
- *Lijst der Kunstwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche Meesters, welke zijn toegelaten tot den Tentoonstelling van den Jare 1838*, z.p z.j. [Amsterdam 1838].
- *Lijst der schilderijen en kunstwerken, door nog in leven zijnde Nederlandsche meesters vervaardigd, welke zijn toegelaten tot de tentoonstelling te Zwolle, voor den jare 1844,* z.p. z.j. [Zwolle 1844].
- *Lijst van Voortbrengselen van Schilder, Teeken-, Graveer-, Bouw- en Beeldhouwkunst, te Amsterdam, welke zijn toegelaten tot de Tentoonstelling van den Jare 1844*, z.p. z.j. [Amsterdam 1844].
- *Lijst der schilder- en kunstwerken van levende meesters, welke zijn toegelaten tot de tentoonstelling te 's Gravenhage, van den jare 1845.*, Den Haag z.j. [1845].

- *Lijst der schilder- en kunstwerken van levende meesters, welke zijn toegelaten tot de tentoonstelling te 's Gravenhage, van den jare 1847.*, Den Haag z.j. [1847].
- *Lijst der schilder- en kunstwerken van levende meesters, welke zijn toegelaten tot de tentoonstelling te 's Gravenhage, van den jare 1849.*, Den Haag z.j. [1849].
- *Lijst der schilder- en kunstwerken van levende meesters, welke zijn toegelaten tot de tentoonstelling te 's Gravenhage, van den jare 1851.*, Den Haag z.j. [1851].
- Madelein, C., *Juigchen in den adel der menschlijke natuur. Het verhevene in de Nederlanden 1770-1830*, Gent 2008.
- Mander, K. van, *Het Schilder-Boeck*, Haarlem 1604.
- Manen Adsz., J. van, 'Verhandeling over de oorzaak van het gebrek aan uitmuntende historieschilders in ons land, en de middelen, geschikt tot derzelver vorming', *Verhandelingen, uitgegeven door Teyler's Tweede Genootschap*, 17de Stuk, Haarlem 1809, p. 331-424.
- Manning, A.F. (red.), *Onze lage landen. De bewoners vanaf de ijstijd tot heden*, Weert 1982.
- Marius, G.H., *De Hollandsche schilderkunst in de negentiende eeuw*, Den Haag 1920.
- Martis, J.A., *Voor de kunst en voor de nijverheid. Het ontstaan van het kunstnijverheidsonderwijs in Nederland*, Amsterdam 1990.
- Mathijsen, M., *Nederlandse literatuur in de romantiek 1820-1880*, Nijmegen 2004.
- Mathijsen, M., *Historiezucht. De obsessie met het verleden in de negentiende eeuw*, Nijmegen 2013.
- [Meerman, J.], 'Ten-toon stelling der Schilderyen, in het Kon. Paleis, te Amsterdam. (Overgenomen uit de Koningl. Courant.)', *Algemeene konst- en letterbode*, 1808, deel 2, p. 292-295; 307-311.
- Meischke, R. en H.E. Reeser (red.), *Het Trippenhuis te Amsterdam*, Amsterdam 1983.
- Meijer, L., *Verklaring der schilderij, voorstellende de schipbreukelingen van Z.M. Stoomschip Willem I. op de Lucipara*, Deventer 1839.
- Miedema, H., *Kunst, kunstenaar en kunstwerk bij Karel van Mander: een analyse van zijn levensbeschrijvingen*, Alphen aan den Rijn 1981.
- Miedema, H., 'De Sint Lucasgilden van Haarlem en Delft in de zestiende eeuw', *Oud Holland*, 99(1985)2, p. 77-108.
- Moes, E.W., E. van Biema, *De Nationale Konst-Gallery en het Koninklijk Museum. Bijdrage tot de geschiedenis van het Rijksmuseum*, Amsterdam 1909.
- Monk, S.H., *The sublime. A study of critical theories in XVIII-Century England*, New York (NY) 1935.
- Muller, F., *De Nederlandsche geschiedenis in platen*, deel 4, Amsterdam 1882.
- Muller, F., *De Nederlandsche geschiedenis in platen*, supplement, Amsterdam 1882.

- N., J. v., ‘De driejaarlijksche Salon’, *De Portefeuille*, 11(1889)23, p. 286; nr. 24, p. 292-293; nr. 25, p. 305; nr. 27, p. 6; nr. 28, p. 5-6.
- *Nieuw Nederlandsch Biografisch Woordenboek*, zie: Blok 1911-1937.
- *Notitie der koninklijke verzameling van schilderijen van levende meesters op het pavilloen te Haarlem*, Den Haag z.j.
- Obreen, J.M., *Catalogus der verzameling van modellen van het Departement van Marine*, Den Haag 1858.
- Oosten, F.C. van, *Schepen onder stoom. De geboorte van het stoomschip*, Bussum 1972.
- Oosterwijk, B., *Wind in de zeilen. Scheepstekenaar Jacob Spin (1806-1875)*, Rotterdam 2005.
- Os, H. van, *Augustinus op het strand*, Amsterdam 2008.
- Ouwerkerk, A., *Tussen kunst en publiek. Een beeld van de kunstkritiek in Nederland in de eerste helft van de negentiende eeuw*, Leiden 2003.
- P., ‘Tentoonstelling van schilderijen te Rotterdam’, *De Portefeuille*, 7(1885)11, p. 172.
- Paarlberg, S. en H. Slechte (red.), *Willem II. De koning en de kunst*, tentoonstellingscatalogus, Sint Petersburg, Staatsmuseum De Hermitage, Dordrecht, Dordrechts Museum, Luxemburg, Villa Vauban – Musée d’Art de la Ville de Luxembourg, z.p. [Zwolle] 2014.
- Paulsen, H., ‘Kunst. Schilderkunst op de Parijse tentoonstelling’, *De nieuwe gids*, 4(1889) deel 2, p. 430-442.
- Platier-van Engeland, M., *‘Van den storm in de stilte’ De Zeeuwse schildersfamilie Schütz (1817-1933)*, Middelburg 1998.
- Ploos van Amstel, C., ‘Redenvoering over den aart en de beoefening van de Poezy der schilderkunst. Gedaan den 30den May, 1781’, in *Redenvoeringen gedaan in de Teken-Academie te Amsterdam*, Amsterdam 1785, p. 169-271.
- Ploos van Amstel, C., ‘Redenvoering over ’t bevallige in de eenvoudige natuur. Gedaan den 4den May, 1785’, in *Redenvoeringen gedaan in de Teken-Academie te Amsterdam*, Amsterdam 1785, p. 273-325.
- Pol, P. van der, ‘Studiemateriaal van C.C. Kannemans’, *Breda’s Museum*, 6(1997)1, z.p.
- Poldervaart, A.A., *Gerrit Groenewegen (1754-1826). Maritiem kunstenaar*, tentoonstellingscatalogus, Vlaardingen, Visserijmuseum/Vlaardings Museum, Vlaardingen 2004.
- Poort, J., *Hendrik Willem Mesdag ‘Artiste peintre à La Haye’*, Wassenaar 1981.
- [Potgieter, E.J.], ‘Wenken en gevoelens over de jongste tentoonstelling van schilderijen te Amsterdam 1834 (medegedeeld in gesprekken).’, *De Muzen,* 1834-1835, p. 175-185; 244-267.
- Potgieter, E.J., ‘Het Rijks-museum te Amsterdam’, *De Gids*, 1844, deel 2, p. 17-26; 208-216; 391-423; 585-595; 599-609.

- Praamstra, O., *Busken Huet. Een biografie*, Amsterdam 2007.
- Prud'homme van Reine, R.B. (samenstelling), *Inventarisatie verzamelgebied en verzamelbeleid van de leden der Sectie Scheepvaart- en Maritieme Musea van de Nederlandse Museumvereniging*, Amsterdam 1985.
- [Pulchri Studio], *Catalogus der schilder- en kunstwerken op de tentoonstelling te houden door het genootschap Pulchri Studio onder beschermheerschap van Z.M. den koning ten voordeele van het Ondersteuningsfonds voor hulpbehoevende Kunstenaren, hunne Weduwen en Weezen hier ter stede,* z.p. [Den Haag] 1870.
- [Pulchri Studio], *Catalogus der tentoonstelling van schilderijen, schetsen, teekeningen en etsen der werkende leden van Pulchri Studio te 's-Gravenhage, ter gelegenheid van de opening der Kunstzaal*, Den Haag 1888.
- Pulchri Studio, *Catalogus der tentoonstelling van schilderijen van overleden meesters (Werkende leden) ter gelegenheid van het 50 jarig bestaan van het Genootschap*, Den Haag 1897 a.
- Pulchri Studio, *Catalogus Tentoonstelling van Schilderijen en Beeldhouwwerk van Werkende Leden*, z.p. [Den Haag] 1899.
- Pulchri Studio, *Catalogus Tentoonstelling van Schilderijen en Beeldhouwwerk van Werkende Leden*, Den Haag 1900.
- Pulchri Studio, *Catalogus Tentoonstelling van Schilderijen van Gewone en Buiten Leden*, z.p. [Den Haag] 1893.
- Pulchri Studio, *Catalogus Tentoonstelling van Schilderijen van Werkende Leden*, z.p. [Den Haag] 1891.
- Pulchri Studio, *Catalogus Tentoonstelling van Schilderijen van Werkende Leden*, z.p. [Den Haag] 1895.
- Pulchri Studio, *Catalogus Tentoonstelling van Schilderijen van Werkende Leden*, z.p. [Den Haag] 1896.
- Pulchri Studio, *Catalogus Tentoonstelling van Schilderijen van Werkende Leden*, z.p. [Den Haag] 1898.
- Pulchri Studio, *Catalogus van de tentoonstelling van schilderijen door Werkende Leden van het Genootschap*, Den Haag 1889.
- Pulchri Studio, *Tentoonstelling van schilderijen, teekeningen, enz*., z.p. [Den Haag] 1897 b.
- Quarm, R., 'British marine painting and the continent 1600-1850', *The Mariner's Mirror*, 97(2011)1, p. 180-192.
- Quilley, G., 'Missing the boat: the place of the maritime in the history of British visual culture', *Visual Culture in Britain*, 1(2000)2, p. 79-92.

- Quilley, G., *Empire to nation. Art, history and the visualization of maritime Britain 1786-1829*, New Haven (CT)/Londen 2011.
- R., 'De tentoonstelling te Rotterdam voor het jaar 1850', *Kunstkronijk*, 11(1850), p. 51-57; 60-66.
- R. [J.A. Alberdingk Thijm (?)], 'De tentoonstelling te 's Gravenhage in 1851', *Kunstkronijk*, 12(1851), p. 49-60; 62-70.
- R. [J.A. Alberdingk Thijm, S.J. van den Bergh], 'Haagsche ten-toon-stelling in 1845', *De Spektator*, 1845, deel 5, p. 211-225; 241-260; 319-333.
- Reichwein, G., E. Bergvelt, F. Wieringa, *Levende Meesters. De schilderijenverzameling van C.J. Fodor (1801-1860)*, Amsterdam 1995.
- Reyding, A., 'De driejaarlijkse tentoonstelling van kunstwerken van levende meesters te Amsterdam', *De Portefeuille*, 8(1886)27, p. 437-438; nr. 30, p. 473-474; nr. 31, p. 489-490; nr. 32, p. 501-502.
- Reynaerts, J., *Het karakter onzer Hollandsche School. De Koninklijke Akademie van Beeldende Kunsten te Amsterdam 1817-1870*, Leiden 2001.
- Reynaerts, J., *Spiegel van de werkelijkheid. 19de-eeuwse schilderkunst in Nederland*, Amsterdam/Brussel 2019.
- Robinson, M.S., *Van de Velde. A catalogue of paintings of the Elder and the Younger Willem van de Velde*, Londen 1990, 2 delen.
- R.P., *Beoordeling der schilderwerken van levende Nederlandsche meesters, op de tentoonstelling te 's Gravenhage, in 1827*, Rotterdam 1827.
- Russell, M., *Visions of the sea: Hendrick C. Vroom and the origins of Dutch marine painting*, Leiden 1983.
- Rijswijck, P. van, *Fiksche lui. De Spektator van J.A. Alberdingk Thijm 1842-1850*, Zutphen 2009.
- Scheen, P.A., *Lexicon Nederlandse beeldende kunstenaars 1750-1950*, Den Haag 1969/1970.
- Schimmelpenninck van der Oije, C., 'De 'Atlas voor de geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen' van Jonkheer Mr. J.C. de Jonge', *In het kielzog*, L. Akveld, F. Broeze, F. Gaastra, G. Jackson, W. Mörzer Bruyns (red.), Amsterdam 2003, p. 505-512.
- Schotel, G.D.J., *Leven van den zeeschilder J.C. Schotel*, Haarlem 1840.
- Schotel, G.D.J., *De zeeschilder P.J. Schotel*, Utrecht 1866.
- Schotel, P.J., *Heldendaden der Nederlanders ter zee van de vroegste tijden tot op heden, naar aanleiding van de Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen, door Mr. J.C. de Jonge; ontworpen, op steen geteekend en met een' ophelderenden tekst voorzien.*, Amsterdam z.j. [1849-1855].
- Schouten, W., *Reistogt naar en door Oostïndiën*, Utrecht/Amsterdam 1775.

- Schwartz, J.H.F., ‘Van de ‘Phoenix’, de ‘Cycloop’ en de ‘Sambre’. J.F. Schütz als documentalist.’, *Den Spiegel*, 16(1998)4, p. 19-23.
- Serres, D. en J. Serres, *Liber Nauticus and the instructor in the art of marine drawing*, Londen 1805.
- Sillevis, J. en H. Kraan (red.), *De School van Barbizon. Franse meesters van de 19de eeuw*, Den Haag 1985.
- Sillevis, J., I. Smets, J. Stumpel, *De schilderkunst der Lage Landen. De negentiende en twintigste eeuw*, deel 3, Amsterdam 2007.
- Sinnighe Damsté, W.A., *Het Noordzeekanaal 1863-1883. De geschiedenis van een concessie*, Nijmegen 2001.
- S…l, F., ‘De ten-toon-stelling in “Arti”. Mei, juni 1848.’, *De Spektator. Kritiesch en Historiesch Kunstblad*, 1848, deel 7, p. 221-232.
- Stolwijk, C., *Uit de schilderswereld in de tweede helft van de negentiende eeuw*, Leiden 1998.
- Streng, C.F.M., *‘Realisme’ in de kunst- en literatuurbeschouwing in Nederland tot 1875. Een begripshistorische studie*, Amsterdam 1995-a.
- Streng, C.F.M., ‘Opvattingen over individualiteit en algemeenheid in de Nederlandse kunst- en literatuurbeschouwing rond het midden van de negentiende eeuw’, *De Negentiende eeuw*, 19(1995-b)3, p. 161-186.
- Taurel, C.Ed., “De Maatschappij Arti et Amicitiae”, in: *Oud en Nieuw op het gebied van Kunst- en Kunst-Nijverheid in Holland en België*, Amsterdam 1889.
- Taylor, J., *Marine painting. Images of sail, sea and shore*, Londen 1995.
- Tempel, B., ‘De kunst van het recenseren. De kunstkritieken van J. van Santen Kolff’, *Jong Holland*, 14(1998)1, p. 32-40.
- *Tentoonstelling te Amsterdam voor den Jare 1846,* z.p z.j. [Amsterdam 1846].
- *Tentoonstelling te Amsterdam voor den Jare 1848,* z.p z.j. [Amsterdam 1848].
- *Tentoonstelling van schilder- en andere werken van levende kunstenaars te Amsterdam, in den Jare 1852*., Amsterdam z.j. [1852].
- *Tentoonstelling van schilder- en andere werken van levende kunstenaars te Amsterdam, in den Jare 1858.,* Amsterdam z.j. [1858].
- *Tentoonstelling van schilder- en andere werken van levende kunstenaars te Amsterdam, in den Jare 1860., Amsterdam z.j. [1860].*
- *Tentoonstelling van schilder- en andere werken van levende kunstenaars te Amsterdam, in den Jare 1865.,* Amsterdam z.j. [1865].
- *Tentoonstelling van schilder- en andere werken van levende kunstenaars te Amsterdam, in den Jare 1868.,* Amsterdam z.j. [1868].

- *Tentoonstelling van schilder- en kunstwerken van levende meesters, te Rotterdam, voor den jare 1848., z.p z.j. [Rotterdam 1848].*
- *Tentoonstelling van schilder- en kunstwerken van levende meesters, te Rotterdam, voor den jare 1850*., z.p z.j. [Rotterdam 1850].
- *Tentoonstelling van schilder- en kunstwerken van levende meesters, te 's Gravenhage, in 1841*, z.p. z.j. [Den Haag 1841].
- *Tentoonstelling van schilder- en kunstwerken van levende meesters 's Gravenhage 1853*, Den Haag z.j. [1853].
- *Tentoonstelling van schilder- en kunstwerken van levende meesters 's Gravenhage 1857*, Den Haag z.j. [1857].
- *Tentoonstelling van kunstwerken van levende meesters 's Gravenhage 1861,* Den Haag z.j. [1861].
- *Tentoonstelling van kunstwerken van levende meesters 's Gravenhage 1863, Den Haag z.j. [1863].*
- *Tentoonstelling van kunstwerken van levende meesters 's Gravenhage 1866,* Den Haag z.j. [1866].
- *Tentoonstelling van kunstwerken van levende meesters 's Gravenhage 1872, Den Haag z.j. [1872].*
- *Tentoonstelling van kunstwerken van levende meesters 's Gravenhage 1890,* Den Haag z.j. [1890].
- Tentoonstellingscatalogus, *Het vaderlandsch gevoel. Vergeten negentiende-eeuwse schilderijen over onze geschiedenis*, Amsterdam, Rijksmuseum, Amsterdam 1978.
- Tentoonstellingscatalogus, *Onderwerpen der Historische Tafereelen in de kunstzalen der Maatschappij Arti et Amicitiae*, z.p 1881.
- Thiel, P.J.J. van, 'De inrichting van de Nationale Konst-Gallery in het openingsjaar 1800', in: *Oud Holland*, 95(1981)4, p. 170-227.
- Thieme, U., F. Becker, *Allgemeines Lexikon der bildenden Künstler von der Antike bis zur Gegenwart*, Leipzig 1907-1950. (herdruk München 1992)
- Tibbe, L., *Verstrengeling van traditie en vernieuwing. 1885-1905. Kunstkritiek in Nederland tijdens het fin de siècle*, Rotterdam 2014.
- Toussaint, A.L.G., 'Bij eene teekening van den ridder P.J. Schotel', *De Tijd, merkwaardigheden der letterkunde en geschiedenis van den dag voor de beschaafde wereld*, vijfde deel, Den Haag 1847, p. 83-89.
- Turner, J. (red.), *The Dictionary of Art*, Londen 1996.

- Vandersmissen, H., S. Zeeman, K. Brinkman, *Redders. 175 jaar Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij*, Wormer 1999.
- Verhoogt, R.M., 'Free access to the history of art: art reproduction and the appropriation of the history of art in nineteenth-century culture', *Free access to the past. Romanticism, cultural heritage and the nation*, L. Jensen, J. Leerssen, M. Mathijsen (red.), Leiden 2010, p. 149-169.
- Vermij, P. (eindred.), *De Nederlandse Wetenschapsagenda*, Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen, Amsterdam 2011.
- Vogel-Wessels Boer, I.H., 'Jan Arends, Engel Hoogerheyden en David Kleyne in advertenties', *Zeeland. Tijdschrift van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen*, 17(2008)1, p. 18-23.
- [Vries, J. de], 'Viertal brieven, over de tentoonstelling, te Amsterdam, over de kunstwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche meesters, van den jare 1822', *Vaderlandsche letteroefeningen*, 1823, deel 2, p. 23-34; 128-139.
- [Vries, J. de], 'Viertal brieven aan eenen vriend, over de tentoonstelling van nog levende Nederlandsche meesters, te Amsterdam, van den jare 1824', *Vaderlandsche letteroefeningen*, 1825, deel 2, p. 28-36; 82-86; 175-180; 224-230.
- Vries, L. de, *How to create beauty: de Lairesse on the theory and practice of making art*, Leiden 2011.
- W., v. [Westrheene Wz., T. van], 'De Haagsche tentoonstelling van 1863', *Kunstkronijk*, 5(1864), p. 41-43; 52-56; 57-59.
- W. Wz., T. v. [Westrheene Wz. T. van], 'Tentoonstelling der academie van beeldende kunsten en technische wetenschappen, te Rotterdam 1860.', *Kunstkronijk*, 2(1861), p. 34-37; 41-46; 50-52.
- Wagter, F. en T. Deckers (red.), *Katwijk in de schilderkunst*, Katwijk 2011.
- Wal, M. van der, '"Maalt, o Kunstenaars! Die wonderen aan het nageslacht!" De Belgische Opstand en de beeldende kunst', *De Negentiende eeuw*, 4(1980)2, p. 71-92.
- Warnsinck, W.H., *Het vaderland het waardigste voorwerp der schilderkunst*, Amsterdam 1818.
- [Weiland, J.A.], 'De tentoonstelling van schilderwerken van levende meesters, te 's Gravenhage, in September 1827.', *Magazijn voor schilder- en toonkunst*, 1828, p. 1-53.
- Weststeijn, T., *The universal art of Samuel van Hoogstraten (1627-1678). Painter, writer and courtier*, Amsterdam 2013.
- Willigen, A. van der, 'Verhandeling over de oorzaak van het gebrek aan uitmuntende historieschilders in ons land, en de middelen, geschikt tot derzelver vorming', *Verhandelingen, uitgegeven door Teyler's Tweede Genootschap*, 17de Stuk, Haarlem 1809, p. 247-330.
- Willis, F.C., *Die Niederländische Marinemalerei*, Leipzig 1912.

- Woud, A. van der, *Een nieuwe wereld. Het ontstaan van het moderne Nederland*, Amsterdam 2011.
- X., 'Iets over de stedelijke tentoonstelling van Rotterdam', *Algemeene konst- en letterbode*, 1832, deel 2, p. 187-190; 200-208.
- X., 'Overzigt van de Rotterdamsche tentoonstelling van kunstwerken in 1834.', *Algemeene konst- en letterbode*, 1834, deel 2, p. 168-174; 189-191.
- X., 'Beoordelend overzigt der voornaamste kunstwerken op de tentoonstelling, te 's Gravenhage in 1835', *Algemeene konst- en letterbode*, 1835, deel 2, p. 328-334.
- X., 'De tentoonstelling van kunstwerken te Rotterdam in 1836', *Algemeene konst- en letterbode*, 1836, deel 2, p. 171-175.
- X., 'Een brief over de Rotterdamsche tentoonstelling in 1862, medegedeeld door Sincerus.', *Kunstkronijk*, 4(1863), p. 41-43.
- X., Q., 'De tentoonstelling te Amsterdam', *Kunstkronijk*, 7(1846), p. 60-61; 68-69; 83-84.
- Zonneveld, P. van (bezorger), *Het dagboek van de student Nicolaas Beets 1833-1836*, Den Haag 1983.

Online bronnen

- Berg, W. van den, 'Dispuut op de *Drachenfels*', 1985, p. 74-79, http://www.dbnl.org/tekst/berg018disp01_01/berg018disp01_01_0001.php, geraadpleegd 1-2-2018.
- Dubois, P.H., 'Emants, Marcellus (1848-1923)', *Biografisch Woordenboek van Nederland*, http://resources.huygens.knaw.nl/bwn1880-2000/lemmata/bwn1/emants [12-11-2013].
- Leerssen, J. (red.), *Encyclopedia of Romantic Nationalism in Europe*, 2016: www.romanticnationalism.net.
- Leerssen, J., 'Culture, Cultivation, and Romantic Nationalism', *Encyclopedia of Romantic Nationalism in Europe*, J. Leerssen (red.), online versie: Amsterdam, Study Platform on Interlocking Nationalisms, url: http://show.ernie.uva.nl/ngGN2K06sHtCqRtZZGfC4Nfq, *Cultivation of culture matrix*, url: http://show.ernie.uva.nl/ngTg3j363UgH5EgoMUMQjAqj, 2017. In 2018 is de ERNiE ook in papieren vorm verschenen.
- RKD-explore, website Nederlands Instituut voor Kunstgeschiedenis, www.rkd.nl.
- Sijs, N. van der (samensteller), *Etymologiebank* op *http://etymologiebank.nl/*, 2010.

Personenregister

Dit register ontsluit de hoofdtekst, maar niet de voetnoten, van hoofdstuk 1 tot en met 6 en de samenvatting. Voor de afbeeldingen zie de *Lijst van afbeeldingen en figuren* op p. 229.

Alberdingk Thijm, Josephus Albertus 152, 164, 175-177, 179

Aschenbach, Andreas 102, 179

Asmus, Jochem Pieterszoon 76-77

Bakhuizen, Ludolf 2, 13, 25, 33, 37, 40, 42, 46, 50, 54, 68, 160-161, 166-169, 187, 205

Bal, Gerardus Lodewijk Franciscus Jacobus 83

Baur, Nicolaas 55, 61, 64, 66, 69, 114-115, 117-119, 153, 157-158, 168-169, 187

Beest, Albertus van 80-82, 85, 197

Berg, Betzy Rezora 5, 84-85, 149

Blaauw, Pieter 61, 64, 66

Blijk, Frans Jacobus van den 71, 79-80, 88, 125, 129

Bonaparte, Napoleon 39, 51-52, 196

Bonaparte, Lodewijk Napoleon 54, 57, 73, 155-156, 158

Boshamer, Johannes Hendrik 61, 80, 118-119, 126, 130

Brandt, Gerard 27, 110

Breuhaus de Groot, Frans Arnold 78, 124, 132, 178

Burke, Edmund 46

Byron, George Gordon (Lord) 174, 176

Carlebur, Francois 71, 185

Cloeck, Klaas 61

Desprès, Jean-Baptist-Denis 53

Deperthes, Jean-Louis Hubert Simon 103

Deventer, Willem Anthonie 69, 78, 81, 135, 137, 141, 153, 178, 180-182, 191, 197, 206

Dreibholtz, Christiaan Lodewijk Willem 71, 79-80, 124, 129, 132, 135, 141, 172, 178

Duinen, Jacob Hendrik van 75

Dyxhoorn, Pieter Arnout 71

Elzer, Hendrik Jacob 69

Emmerik, Govert van71, 85, 96

Eynden, Roeland van 41-43, 48-49, 82-83
Feith, Rhijnvis 41, 48-50, 154, 163, 170
Florimont, Charles Frederik Bartholomeus de 71
Fokke, Arend Wzn 61
Foreestier, Pauwels (pseudoniem J.A. Alberdingk Thijm) 175
Fransen, Anton 62

Groenewegen, Gerrit 61, 68, 85-86
Gruyter, Willem (jr.) 2-3, 80, 90, 110, 112, 193
Gudin, Jean Antoine Théodore 102, 176-179, 182, 196-198

Haas, Maurits Frederik Hendrik de 62, 71
Heemskerck van Beest, Jacob Eduard van 62, 110, 112-113, 141, 182, 185, 199
Helm, Hendrik van den 71, 80
Hendrik (de Zeevaarder), prins der Nederlanden 196
Hilverdink, Johannes Jacobus Antonius 72
Hoffmann, George Johannes 71, 78, 91
Hoogerheyden, Engel 51-54, 60-61, 68
Hoogstraten, Samuel van 37-38
Hoop jr., Adriaan van der 171
Hulk, Abraham (I) 72, 132, 172, 176, 191
Huysman, Albertus Hendricus 62

Isaacson, Joseph Jacob 184-185
Isabey, Eugène 102, 179
Israëls, Jozef 148-184

Janssen, Pierre 8-9
Jonge, Johannes Cornelis de 25, 28, 110-111

Kannemans, Christiaan Cornelis 70, 80, 89, 99, 105-107, 113, 134, 172
Kellner, Adolf Jacobus August von 62
Keultjes, Gerardus Laurentius 83
Kiers, George Lourens 71, 78, 124
Kleyne, David 60, 65, 67

Koekkoek, Hermanus (I) 72, 99
Koekkoek, Johannes Hermanus 25, 60, 64, 67, 72, 178
Koster, Everhardus 2, 24, 34, 69, 77, 132, 135
Kruseman, Cornelis 77, 80

Lairesse, Gérard de 38
Lennep, Jacob van 22, 26, 200
Lennep, Jacob David van 24
Limmen, Jan van 61
Loots, Johannes Hermanus Bernardus 74

Mander (I), Karel van 37, 82
Maris, Jacob 90, 184-185
Meerman, Johan 156-158, 187
Meijer, Johan Hendrik Louis *passim*
Mesdag, Hendrik Willem *passim*
Mittelholzer, Willem Melchior Christiaan 71, 78
Mooy, Jan 61

Nuijen, Wijnand 172

Opdenhoff, George Willem 71, 98
Otten Husly, Jacob 41, 44-48, 154, 167, 170, 176
Ouwerkerk, Jan van 60, 64

Pals, Gerrit van der 61
Pleijsier, Ary 83, 101, 103-105, 172, 197
Ploos van Amstel, Cornelis 41, 43-44, 46-48, 154, 167, 170, 176
Plügger, Jacob 62, 80
Porcellis, Jan 37
Potgieter, Everhardus Johannes 162-163, 191

Reygers, Johannes Hubertus 60
Riegen, Nicolaas 2-3, 74
Roos, Jan (II) 61, 68

Ruijter, Michiel Adriaansz. De 8, 23, 27-30, 39, 110, 192, 193

Santen Kolff, Jacques van 152, 182-183
Schaap, Wijbrand 61, 64
Schelfhout, Andreas 71
Schiedges, Petrus Paulus (I) 71, 76-77, 80
Schönstedt, Aegidius Clemens August 109-112, 192-193
Schotel, Johannes Christiaan *passim*
Schotel, Petrus Johannes *passim*
Schouman, Martinus *passim*
Schütz, Johan Frederick 5, 72, 83-84, 89
Schütz, Willem Johannes 5, 72, 85, 91, 138, 145, 149, 185
Speijk, Jan Carel Josephus 26, 188-189
Spin, Jacob 62, 89
Stuers, Louis Henri Wilhelmus Merckes de 62, 113

Teupken, Dirk Antoon 89
Teupken, Dirk Antoon Josephus Franciscus 75-76, 89
Thim, Cornelis 61
Tollens, Hendrik 23-24, 39

Velde (I), Willem van de 33-34, 40, 42, 82, 86, 156, 200
Velde (II), Willem van de 25, 33, 35, 38, 40, 42, 50, 54, 66, 68, 98, 106, 115, 117, 131, 159, 161, 163, 166, 205
VerHuell, Carel Hendrik 54
Vernet, Claude Joseph 42-43
Verveer, Maurits (Mozes Leonardus) 71
Vettewinkel, Hendrik 62, 80, 110, 112, 190-192
Vlieger, Simon de 37, 161
Voorduin, Gerard 62
Vries, Jeronimo de 88, 152, 159, 161, 170
Vroom, Hendrick Cornelisz. 37, 82

Waldorp, Anthonie 73, 132, 141, 145, 166, 177-178, 191
Warnsinck, Willem Hendrik 170

Weiland, Jacobus Andries 159-161

Westrheene Wz., Tobias van 152, 180-182

Willaerts, Adam 37

Willem I, koning der Nederlanden 25-26, 39, 57, 73, 114, 158

Willem II, koning der Nederlanden 29, 39, 134, 178, 196

Willem III, koning der Nederlanden 1-2, 39, 105, 111, 132, 134-135

Willigen, Adriaan van der 41, 49-50, 154, 185, 200

Zoutman, Johan Arnold 28-29, 51

Curriculum vitae

Cecilia Maria (Cécile) Bosman werd geboren op 22 april 1962. Ze studeerde museologie aan de Reinwardt Academie in Leiden (1984-1988), met als specialisatie het beheer en behoud van museale verzamelingen. Daarna trad ze in dienst van het Joods Historisch Museum te Amsterdam als medewerker van de afdeling Collectiebeheer (1988-2000). In 1993 begon ze aan de Universiteit Leiden met de (parttime) studie kunstgeschiedenis. Deze studie werd in 1999 afgerond met een scriptie over de onderzoeks- en presentatiemethoden van moderne kunst in Nederlandse musea. Op het Joods Historisch Museum werkte ze daarna korte tijd eveneens als projectmedewerker voor kunsthistorisch onderzoek (2000-2001).

Van 2001 tot 2004 was zij actief als zelfstandig onderzoeker voor haar eigen Bureau Bosman. De werkzaamheden voor Bureau Bosman bestonden hoofdzakelijk uit kunsthistorisch onderzoek en de productie van en advisering voor tentoonstellingen en publicaties op het gebied van kunst- en cultuurhistorische collecties.

Sinds 2004 is Cécile Bosman verbonden aan het Scheepvaartmuseum te Amsterdam, in eerste instantie in de functie van hoofd van de afdeling Collectiebeheer. In 2011 volgde de benoeming tot conservator en kreeg ze de deelcollecties schilderijen, prenten, tekeningen en affiches onder haar hoede. Met bijdragen over de beeldende kunst in relatie tot de maritieme geschiedenis, werkte ze mee aan diverse publicaties van het museum. In 2013 startte ze als buitenpromovenda bij de *Leiden University Centre for Arts in the Society* (LUCAS), een onderdeel van de faculteit Geesteswetenschappen aan de Universiteit Leiden.