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).

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.

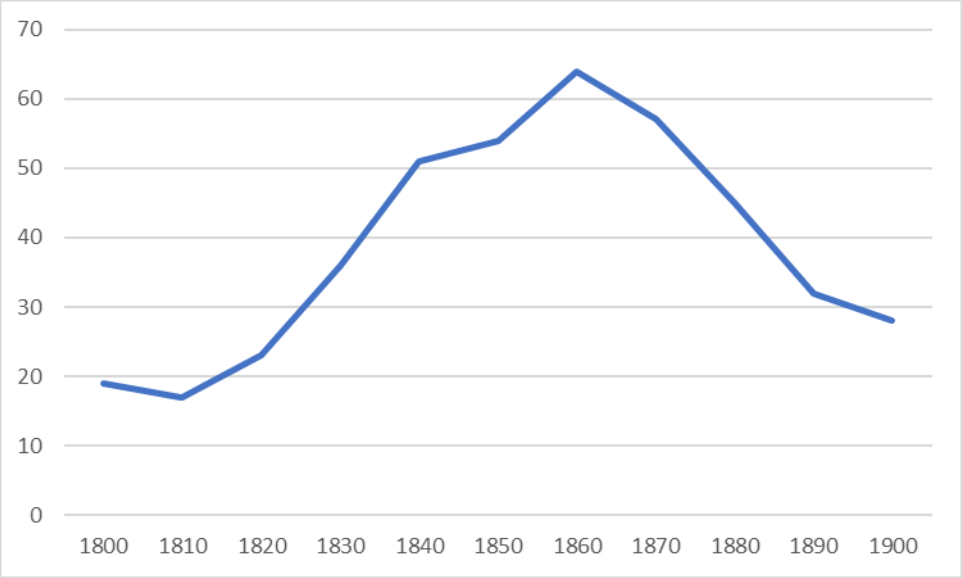
[133] RKD-explore/artists&, geraadpleegd op 12-11-2017. De selectie is uitgevoerd op de kenmerken: Nederlandse nationaliteit/school, werkzaam in Nederland in 1800 en de kwalificatie “schilder”.
Een overzicht van de hoeveelheid werkzame kunstenaars rond 1800 is al eerder onderwerp van onderzoek geweest. 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 Després 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]

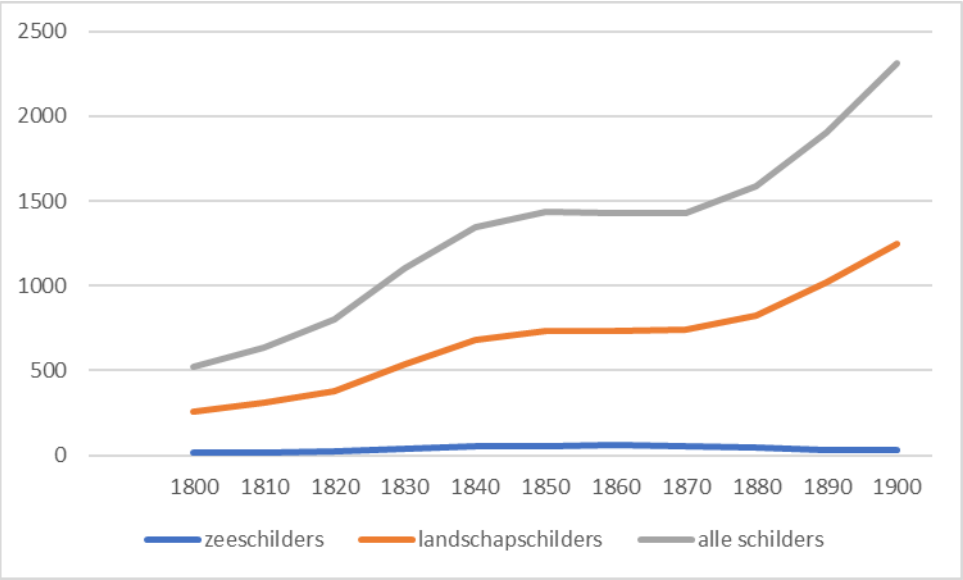


Figuur 1. Aantal werkzame zeeschilders, 1800-1900.

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.