



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 4.

Onderwerpkeuze van de zeeschilder

Inleiding

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

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

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

²⁵⁰ Wat een interessant gegeven is in verband met de naamgeving van het genre. Kennelijk komt die dus niet bij de beoefenaren van de zeeschilderkunst vandaan.

²⁵¹ Carasso 1998; Hoogenboom 1992, p. 28-36; Knolle 1992; Koolhaas 1992; Koolhaas-Grosfeld 1982 en 1986; Reynaerts 2001, p. 111-119.

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

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

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

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

Lijst der schilder- en kunstwerken..., Den Haag 1849. Catalogusnummer 151.

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

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

'Algemene' zeegezichten

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

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

²⁵⁴ Schotel 1840, p. 93-94.

Schotel schilderde in 1823 slechts één keer een stoomschip, de 'Wilhelmina' in opdracht van Boymans, omdat het een opdracht was die hij zijns inziens niet kon weigeren. Daarna heeft hij dit bij mijn weten nooit meer gedaan.

²⁵⁵ S...I 1848, p. 223-224.

R. 1851, p. 68.

[anoniem] 1869, p. 89.

N.B. Ook de landschapschilders en genreschilders ontvingen dergelijke klachten van de kunstkritiek.

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



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

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

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

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

²⁵⁷ RKD, collectie brieven, handschriften en kleine archieven, toegangsnummer NL-Ha-RKD-0006, inventarisnummer 129, brief van J.C. Schotel aan P.J.B. de Weijer, 7-11-1826.

KB, brief van J.C. Schotel aan J. de Vries, 7-11-1834, inventarisnummer 121 B 8, brief nummer 56.

²⁵⁸ Bijvoorbeeld, RPKA, brief van L. Meijer aan een opdrachtgever [anoniem], 18-9-1847: “Hierneven zend ik UEd. het gevraagde schilderijtje. Ik hoop aan uw verlangen te hebben voldaan, wat ordonnantie en uitvoering betreft.”

²⁵⁹ Pol 1997, z.p.

SAB, modellenalbum van C.C. Kannemans, 38 bladen, goud op snee, 10,2 x 15,5 cm., inventarisnummer ST18389.



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

Collectie Het Scheepvaartmuseum, inventarisnummer 2015.5452.

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

Scheepsrampen

Van het totale aantal inzendingen door zeeschilders voor de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in de periode 1808-1900, kan circa 5,5 % van de schilderijen worden ondergebracht in de categorie strandingen, reddingen en/of schipbreuken. Dit zijn circa 90 schilderijen.²⁶⁰ Tussen 1835 en 1860 werden er vrijwel ieder jaar schilderijen met deze onderwerpen ingezonden. Een piek werd bereikt in de jaren 1850-1854.²⁶¹ De belangstelling voor het onderwerp werd gevoed door verschillende maatschappelijke en culturele ontwikkelingen, die bijdroegen aan de mogelijkheid voor zeeschilders

²⁶⁰ Voor de totstandkoming van dit percentage, zie: Bijlage 4. *De onderwerpen van de zeeschilders*.

²⁶¹ Zie ook: hoofdstuk 6 (kunstkritiek), Figuur 6. *Minimum aantal schilderijen met in de titel de vermelding van een stranding, redding en/of schipbreuk op de Tentoonstelling van Levende Meesters, ingezonden door zeeschilders, 1808-1900.*

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

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

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

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

²⁶² Voor de geschiedenis van het redden van drenkelingen, zie bijvoorbeeld: Vandersmissen 1999. In 1991 fuseerden beide reddingmaatschappijen tot de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM).

²⁶³ Leeuw 2005, p. 10-28.

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



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

Collectie Het Scheepvaartmuseum, inventarisnummer 2016.0002.

²⁶⁴ Leeuw 2005, p. 22-24., Louis Meijer had bijvoorbeeld werk van Isabey in zijn bezit.

Voor de belangstelling van buitenlandse kunstenaars voor Nederland, zie: Kraan 2002. Voor de wisselwerking tussen de Franse en de Nederlandse landschapschilderkunst in de 19^{de} eeuw, zie: Loos 1997, p. 71-83.

²⁶⁵ Goedde 1989. Goedde in: Giltaij 1996. Russell 1983, p. 78-80. Gaschke 2008.

Voor de onderwerpen in de schilderkunst ten tijde van de romantische stroming, zie: Leeuw 2005. Met betrekking tot de zee, zie aldaar: p. 232

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

De scheepsramp als historiestuk

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

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

²⁶⁶ *Lijst der schilder- en kunstwerken...*, Den Haag 1847. Catalogusnummer 336, Ary Pleijsier.

²⁶⁷ De eerste editie van *Histoire des naufrages* door Deperthes verscheen in 1781. In 1864 verscheen de eerste Nederlandse vertaling door A.J. Dieperink, onder de titel *Geschiedkundige verhalen van schipbreuken, achterlaten van zeelieden, overwinteren, scheepsbranden en andere zeerampen*.

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

Voor het schilderen van de schipbreuk van de 'Coromandel' werd, bijvoorbeeld door Johannes Schotel, ook gebruik gemaakt van *Reistogt door en naar Oostindiën* uit 1775, een heruitgave van de 17^{de}-eeuwse reisbeschrijving van Wouter Schouten waarin een beschrijving met een illustratie van de schipbreuk was opgenomen. Zie: Schouten 1775, p. 109-114, illustratie: plaat nr. 16. Schotel 1840, p. 8. Groot 1989, p. 115. Het schilderij van Schotel was overigens niet op de *Tentoonstelling van Levende Meesters* te zien.

Pleijsier stuurde in 1848 opnieuw een schilderij van een historische schipbreuk in, *De schipbreuk van de Engelsche galjoet de Bottingham in 1710*. Voor de weergave van dit tafereel had hij uit dezelfde literatuur geput als het jaar ervoor. Zie: *Lijst der voortbrengselen...*, Amsterdam 1848. Catalogusnummer 241, Ary Pleijsier. NB. In de catalogusvermelding wordt met de scheepsnaam 'Bottingham' ongetwijfeld 'Nottingham' bedoeld.

De uitgave van *Histoire des naufrages* die Pleijsier waarschijnlijk gebruikte, is die van Jean Baptiste Benoit Eyriés uit 1815, omdat hierin zowel het verhaal over de 'Coromandel' als over de 'Nottingham' is opgenomen. Zie: Eyriés 1815, deel 2, respectievelijk p. 24-36 en p. 252-281. Beide verhalen zijn niet geïllustreerd.

²⁶⁸ *Lijst der schilder- en kunstwerken...*, Den Haag 1845. Catalogusnummer 270.

²⁶⁹ RPKA, autobiografie Ary Pleijsier, 8-6-1847.

Een ander voorbeeld van een zeeschilder die de berichtgeving in de pers volgde is Christiaan Kannemans, die in de titel van zijn schilderij voor de Rotterdamse tentoonstelling in 1850 informatie gaf over de route en de bestemming van het verongelukte schip. Hij beschreef bovendien het exacte moment dat hij had vastgelegd in zijn schilderij: *De schipbreuk van de Geertruida (Barkschip), kapitein H.C.G. Behrens, bestemd van Banjoewangie en Pangool, naar Amsterdam, op het oogenblik dat de Engelsche kapitein Moir de drie eerst geredde schipbreukelingen afhaalt om op de Minerva over te brengen*. Kannemans kon voor zijn schilderij alles vinden in de krant, waarin de gebeurtenissen van 28 augustus 1849 precies stonden beschreven. Zie: *Tentoonstelling van schilder- en kunstwerken...*, Rotterdam 1850. Catalogusnummer 171. Berichtgeving in bijvoorbeeld Algemeen Handelsblad, 21-11-1849.

Pleijsier en Kannemans schilderden beiden in de jaren 40 een eigen versie van *Le Radeau de la Méduse*, van Théodore Géricault (1791-1824) uit 1818. Met dank aan Claudia Steur, Museum Vlaardingen, die mij hierop attendeerde.

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

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

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

²⁷⁰ R. 1850, p. 56.

Andere schilderijen van deze gebeurtenis zijn bijvoorbeeld:

NBM, Christiaan Kannemans, *De schipbreuk van het barkschip Jan Hendrik op de Sint Paulusrots*, 1845, olieverf op doek, 90 x 130 cm., inventarisnummer 15889. Kannemans schilderde de schipbreuk kort na de gebeurtenis in 1845, maar hij exposeerde het niet op de Haagse, Amsterdamse of Rotterdamse *Tentoonstelling van Levende Meesters*.

Schotel 1866, p. 35. Petrus Schotel schilderde de schipbreuk op de Sint Paulusrots twee keer, in 1861 en in 1862. Verblijfplaats onbekend.

²⁷¹ Bijvoorbeeld in: Utrechtse provinciale en stadscourant, 21-7-1845; Nieuwe Rotterdamsche courant, 16-8-1845; Algemeen Handelsblad, 23-10-1845; Nederlandsche Staatscourant, 24-10-1845.

²⁷² Het boekje werd binnen een jaar drie keer herdrukt.

²⁷³ RPKA, autobiografie Ary Pleijsier, 8-6-1847.

²⁷⁴ De verspreiding van zeeschilderkunst door middel van de lithografie valt buiten het kader van dit onderzoek.

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

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



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

Collectie Stadhuis Museum Zierikzee, inventarisnummer 4874.

²⁷⁵ Keikes 1972, p. 509-517.

Heij 1989, p. 142. Lijst van tentoonstellingen door Arti zelf georganiseerd tot 1939.

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

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

²⁷⁶ RMA, Louis Meijer, *Zelfportret*, 1838, olieverf op doek, 136 x 120 cm., inventarisnummer SK-A-1406.

²⁷⁷ RPKA, brief van L. Meijer aan C. Kramm, 17-10-1859.

RKD-explore/artists&, geraadpleegd op 24-12-2016: Louis Meijer was tussen 1827 en 1830 voor een studieverblijf in Parijs geweest en hij had daar ongetwijfeld kennisgemaakt met *Le Radeau de la Méduse* van Théodore Géricault uit 1818. Mogelijk heeft dit schilderij hem mede geïnspireerd bij zijn aanpak van de stranding op Lucipara.

²⁷⁸ Honings 2010. Een verslag van opvarende Francois de Stuers, de gouverneur van de Molukken die op weg was naar zijn post, werd in twee afleveringen in de *Javasche Courant* en de *Leydse courant* afgedrukt. Het verhaal werd daarna nog als een zelfstandige publicatie in Den Haag uitgegeven. Het letterkundige gezelschap de *Hollandsche Maatschappij van Fraaije Kunsten en Wetenschappen*, schreef in 1838 bovendien nog een prijsvraag uit voor een gedicht over de stranding. In de ingezonden verzen, die een religieuze en nationalistische inhoud combineerden met de verschrikkingen van het overleven op een messcherp koraalrif, werden de schipbreukelingen als dappere vaderlanders en als helden afgeschilderd.

²⁷⁹ Meijer 1839, p. 3-4, 9. Voor de samenstelling van het verhaal en de compositie van het schilderij, had hij volgens eigen zeggen, gebruik gemaakt van de Haagse publicatie van De Stuers’ rapportage. Zijn opvatting van zijn rol als historieschilder blijkt ook uit het boekje dat hij in 1839 speciaal ter begeleiding van het doek had laten uitgeven, getiteld *Verklaring der schilderij, voorstellende de schipbreukelingen van Z.M. Stoomschip Willem I. op de Lucipara*. Door middel van het boekje voorzag hij zijn schilderij van een extra historische en literaire referentie en hij tilde het werk daarmee op tot het niveau van de historieschilderkunst.



20. Louis Meijer, *Zelfportret*, 1838, olieverf op doek, 136 x 120 cm.

Collectie Rijksmuseum, inventarisnummer SK-A-1406.

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

Zeehistoriestukken

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

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



21. Willem van de Velde (II), De overgave van de Royal Prince tijdens de Vierdaagse zeeslag, circa 1670, olieverf op doek, 97,5 128 cm.

Collectie Rijksmuseum, Amsterdam, inventarisnummer SK-C-1743.

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

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

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



22. Aegidius Clemens August Schönstedt, *Scène uit de Vierdaagse Zeeslag in 1666*, 1853, olieverf op doek, 99 x 141 cm.

Collectie Marine Museum, inventarisnummer KIM/1647 SK.

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

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

Engelschen onder het bevel van den Admiraal Duncan, op den 11 October 1797. (Zie verder voor de bijzonderheden “De Jonge”, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen* 6e deel, II^{de} stuk, bl. 242, en volg.), dat was bestemd voor de tentoonstelling in Den Haag in 1849.²⁸¹ De tekst van de verwijzing in de titel naar *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*, heeft hij overgeschreven als toelichting op het exacte moment uit de zeeslag dat op het schilderij te zien is. Uit de vier bladzijden tellende brief blijkt hoezeer Schönstedt zich had verdiept in het onderwerp. Ongetwijfeld had hij zijn uiterste best gedaan om ervoor te zorgen dat elk feitelijk detail op zijn schilderij overeenkwam met de historische bronnen.

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

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

²⁸¹ KB, brief van E.C.A. Schönstedt aan de Commissie voor de tentoonstelling van schilderijen te Den Haag, 23-4-1849, inventarisnummer 133 C 13.

Lijst der schilder- en kunstwerken..., Den Haag 1849. Catalogusnummer 517.

Een ander voorbeeld is: *Tentoonstelling van schilder- en andere werken...*, Amsterdam 1868. Catalogusnummer 201, W. Gruyter jr., *Het schip de Zeven Provinciën, gevoerd door den vice-admiraal Van Nes, voegt zich op den 11den October 1665 met het jacht van P. Wijnbergen en drie buiskonvoojers onder de kapiteins J.A. Loffer, A.L. Poort en P.J. Klein, bij den luitenant-admiraal De Ruyter*.

²⁸² Schotel 1866, p. 17-20, 36.

Schotel 1849-1855.

²⁸³ Schimmelpenninck van der Oije 2003, p. 505-506. *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*, edities 1833-1848, 1858-1862, 1868.

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

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

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

²⁸⁴ Schotel 1849-1855, titelblad.

²⁸⁵ Zie: Bijlage 4. *De onderwerpen van de zeeschilders*. Dit type schilderijen valt onder de categorie reportagestukken, die 1,5 % uitmaakte van de totale inzendingen door zeeschilders naar de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in de periode 1808-1900.

²⁸⁶ Bruijn 2003, p. 245-263.

²⁸⁷ Deze bewering is gebaseerd op de vermelding van de geografische en topografische aanduidingen en de scheepsnamen van de vloot van de Koloniale Marine en de Gouvernements Marine, in de titels van de door de zeeschilders ingezonden werken naar de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag tussen 1816-1900.

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

Stoomschepen

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

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

²⁸⁸ *Catalogus der schilder- en kunstwerken...*, Rotterdam 1858. Catalogusnummer 171.

²⁸⁹ *Tentoonstelling van schilder- en andere werken...*, Amsterdam 1865. Catalogusnummer 199. In de catalogus staat de naam C. van Heemskerck, maar gezien de titel van het schilderij en de woonplaats Utrecht, is de zeeschilder hoogstwaarschijnlijk Jacob Eduard van Heemskerck van Beest.

Dit schilderij is onder een andere titel bekend: HSM, *Tabelloresche roversprauwen vluchtend voor een naderend Nederlands oorlogsschip*, 1864, olieverf op doek, 67 x 107 cm., inventarisnummer A.4902(01).

²⁹⁰ Zie: Bijlage 4. *De onderwerpen van de zeeschilders*.

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

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

²⁹¹ Boot 1990, p. 5-7, 62, 97-98.

²⁹² Beylen 1971, p. 260.

²⁹³ Telling op basis van mijn verdeling in onderwerpen van de inzendingen voor de *Tentoonstelling van Levende Meesters* door de zeeschilders, zie: Bijlage 4, *De onderwerpen van de zeeschilders*.

De drie inzendingen van schilderijen met stoomschepen door zeeschilders tot 1840 zijn: Amsterdam 1826 – Sipkes, Rotterdam 1836 – Sipkes, Den Haag 1837- Dyxhoorn.

²⁹⁴ AM, Nicolaas Baur, *De eerste stoomboot op het IJ*, ongedateerd, olieverf op paneel, 53,5 x 74 cm., inventarisnummer SA 26004. Vanwege het sterfjaar 1820 van Baur moet het schilderij tussen 1816-1820 zijn gemaakt.



23. Nicolaas Baur, *De eerste stoomboot op het IJ, voor 1820*, olieverf op paneel, 53,5 x 74 cm.

Collectie Amsterdam Museum, inventarisnummer SA 26004.

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

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

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



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

Collectie Boymans Van Beuningen, inventarisnummer 1793(OK).

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

²⁹⁵ BvB, Johannes Christiaan Schotel, *De veerstoomboot bij de Moerdijk*, 1823, olieverf op paneel, 40 x 54,5 cm., inventarisnummer 1793(OK).

Een ander voorbeeld van een scheepsportret van een stoomschip is: MMR, Jan van Ouwerkerk, *Het raderstoomschip 'Prinses Marianne' (I)*, 1825, olieverf op doek, 39,5 x 52,7 cm., inventarisnummer P1136. Dit stoomschip voer voor de *Commissie der Negotiatie van het Beurtveer tusschen Middelburg en Rotterdam*, één van de eerste particuliere stoomveermaatschappijen die een binnenlandse veerdienst onderhield. Vermoedelijk gaf de stoomveermaatschappij de opdracht voor dit scheepsportret.

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

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

RAD, toegangsnummer 168, inventarisnummer 60). De collectie van F.J.O. Boymans vormde de basis van het Museum Boymans, dat na zijn dood werd opgericht in Rotterdam.

Schotel 1840, p. 37, 94.

De voorstudie van dit schilderij is in: TM, J.C. Schotel, *De veerstoomboot bij de Moerdijk*, 1823, pen, penseel in grijs en bruin, 38,6 x 48,8 cm., inventarisnummer Z 52.

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



25. Willem van de Velde (II), *Schepen voor de kust*, na 1670, olieverf op paneel, 42 x 46 cm.

Collectie Rijksmuseum, inventarisnummer SK-A-440.

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

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



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

Collectie Maritiem Museum Rotterdam, inventarisnummer P2520.

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

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

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

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

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

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

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

³⁰⁰ Voorbeelden van schipbreuken en strandingen van stoomschepen:

Lijst der schilder- en kunstwerken..., Den Haag 1849. Catalogusnummer 151, Govert van Emmerik, *Eene woelende zee, met eene stoomboot, welke na verschillende averijen onder de Kreek vastraakt*.

Tentoonstelling van kunstwerken..., Den Haag 1866. Catalogusnummer 234, Hermanus Koekkoek (I) of (II), *Het vergaan eener stoomboot, waarvan de schipbreukelingen zich op eene rots bevinden en elkaar verplegen*.

Tentoonstelling van kunstwerken..., Den Haag 1890. Catalogusnummer 438, Hendrik Veder, *Eene stoomboot, nabij de Hollandsche kust gestrand*.

³⁰¹ Inzendingen van schilderijen met stoomschepen door zeeschilders tussen 1840-1900:

Den Haag: 1847 - De Vries, 1849 – Emmerik en Meijer, 1859 - Gruyter jr. en Van Heemskerck van Beest, 1861 - Dreiholtz en Schiedges, 1866 – Hermanus Koekkoek.

Amsterdam: 1848 – Meijer, 1856 – De Haas, 1860 – Schiedges, 1862 – Schiedges (2x), 1865 – Schiedges, 1868 – Nachenius en Voorduin, 1890 – Veder.

Rotterdam: 1858 – Kannemans, 1860 – Gruyter jr., 1867 – Van Heemskerck van Beest.

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