



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).

Samenvatting en conclusie

Met het proefschrift *Eigen aan de natie. De Nederlandse zeeschilderkunst in de 19^{de} eeuw*, werd beoogd een leemte te vullen in de bestaande kennis en het onderzoek van het genre van de zeeschilderkunst, die tot nu toe hoofdzakelijk beperkt bleven tot de 17^{de} eeuw. Het doel van deze studie was om de 19^{de}-eeuwse zeeschilderkunst te begrijpen in de context van de tijd waarin de schilderijen tot stand kwamen. De centrale vraag luidde hoe in de 19^{de} eeuw in Nederland over de zeeschilderkunst werd gedacht.

Binnen de kunsthistorische context van de 19^{de} eeuw is de status bestudeerd van de zeeschilderkunst in de kunsttheorie als een specialisme van de traditionele 17^{de}-eeuwse Hollandse schildersschool, evenals de omvang van het genre, de beoefenaren en de stilistische ontwikkelingen ervan. Voor de opvattingen over het genre in de contemporaine kunstwereld zijn drie invalshoeken gehanteerd: het perspectief van de zeeschilders, van hun beroepsgenoten in het schildersvak op de kunstenaarsverenigingen *Pictura, Arti et Amicitiae* en *Pulchri Studio*, in respectievelijk Dordrecht, Amsterdam en Den Haag, en van de kunstrecensenten van de *Tentoonstelling van Levende Meesters* die plaatsvond in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag, tussen 1808 en 1900. Met betrekking tot de 19^{de}-eeuwse zeeschilderkunst zijn de kunstenaarsverenigingen en de kunstkritiek nieuwe onderzoeksgebieden.

Met dit onderzoek is tevens voor het eerst een representatief overzicht samengesteld van de namen van gespecialiseerde zeeschilders in de periode. Dit resulteerde in een corpus van 110 schilders die tussen 1800 en 1900 in Nederland werkzaam waren en vrijwel uitsluitend de onderwerpen zee en/of schepen in hun oeuvre hadden (Bijlage 1). De hoeveelheid gelijktijdig werkzame zeeschilders maakte gedurende de 19^{de} eeuw een golfbeweging. In percentages uitgedrukt ten opzichte van het totaal aantal werkzame schilders, begon dit op 3,6 % in 1800, klom naar het hoogtepunt van 4,5 % in 1860, en viel terug tot 1,2 % in 1900. In absolute aantallen waren in 1800 negentien zeeschilders gelijktijdig actief, op het hoogtepunt waren dat er 64 in 1860 en aan het einde van de eeuw 28 zeeschilders.

Door de onderzoeksresultaten in een bredere cultuurhistorische context te plaatsen, is voor het eerst onderzocht of en op welke wijze de zeeschilderkunst betekenis heeft gehad binnen het nationale denken van de 19^{de} eeuw. Met behulp van het theoretisch kader van het cultuurnationalisme (Leerssen 2007) is de rol van het genre hierin nader geanalyseerd. De combinatie schilderkunst en nationalisme is een onderwerp dat in het Nederlandse kunsthistorisch onderzoek in de late 20^{ste}-eeuw in de belangstelling stond, maar waar daarna niet veel aandacht meer voor was. Tijdens dit onderzoek kwam dit onderwerp opnieuw aan de orde toen bleek dat in de opvattingen van kunsttheoretici, zeeschilders, hun vakgenoten en in de kunstkritiek gedurende de

late 18^{de} en de gehele 19^{de} eeuw een eensgezind idee aanwijsbaar was van de zeeschilderkunst als drager van nationale trots. Binnen het kader van het 19^{de}-eeuwse Europese nationalisme was dit uitzonderlijk, want voor het bijbrengen van een besef van de eigen geschiedenis werd in de overige landen hoofdzakelijk de historieschilderkunst ingezet. De zeeschilderkunst als een vehikel voor vaderlandsliefde kan worden beschouwd als een specifiek Nederlandse vorm van cultivering van het verleden, ten dienste van het nationale denken.

Door de onderzoeksresultaten in verband te brengen met het 19^{de}-eeuwse maritiem-culturele erfgoed, werd duidelijk hoe belangrijk het maritieme verleden was bij de constructie van de Gouden Eeuw. De belangstelling voor dit specifieke erfgoed, zoals die uit historische uitgaven, geschiedkundige werken, herinneringsobjecten, standbeelden, liederen, redevoeringen en ook uit de productie van zeeschilders, de kunsttheoretische literatuur en de kunstkritiek naar voren komt, werd gekenmerkt door een verheerlijking van Nederland als zeevarende natie en een diepe verbondenheid met de zee. Binnen dit nationale denken functioneerde de zeeschilderkunst in meerdere opzichten letterlijk als beelddrager. Zowel de overwegend behoudende, historiserende schilderijstijl van de zeestukken, als het keurmerk van een volwaardig traditioneel Hollandse genre, maar bovenal de voorstelling van de zee met schepen, voorzagen immers in een ondersteuning van een nationaal (historisch) besef.

In alle fasen van de ontwikkeling van het cultuurnationalisme speelde het genre van de zeeschilderkunst een rol. In de inventariserende fase keken eerst kunsttheoretici en later kunstrecensenten terug naar de schilderijen van de 17^{de}-eeuwse zeeschilders en deze werden vanuit nationalistische motieven als voorbeeld gesteld. In de productiefase werd de eigentijdse zeeschilderkunst vanuit dezelfde motieven gestimuleerd en beoordeeld, met het werk van de 17^{de}-eeuwse meesters als artistieke maatstaf. In de mobilisatiefase waren de schilderijen van zeeschilders concreet van invloed als ondersteuning van de collectieve identiteit, door expositie op de openbaar toegankelijke en grootschalige *Tentoonstelling van Levende Meesters* en de aanwezigheid in de eigentijdse musea. Het was aldus een weliswaar klein, maar binnen het nationale denken uiterst relevant genre. Zeeschilders, de gespecialiseerde schilders van de Nederlandse scheepvaart, moeten zich hiervan bewust zijn geweest, eenvoudigweg omdat deze opvatting alom aanwezig was, mede dankzij de grote belangstelling voor het maritieme cultureel erfgoed. Het is daarom aannemelijk dat bij de vervaardiging van de schilderijen een nationalistisch element deel zal hebben uitgemaakt van de intenties van de zeeschilder.

In de kunsttheoretische kringen van de late 18^{de} en vroege 19^{de} eeuw was de positie van de zeeschilderkunst zeer sterk. De zeeschilderkunst werd niet beschouwd als (een onderdeel van de) landschapschilderkunst, maar als een afzonderlijk en karakteristiek Hollands schildergenre dat een specialistische (nautische) deskundigheid vereiste van de schilder. Het genre had een

ontwikkelingsgeschiedenis die terugging tot de late 16^{de} eeuw en kwam op het hoogste schildertechnische niveau tot bloei in de 17^{de} eeuw. Men zag de schilderijen als een symbool van de groei van de economische welvaart en politieke macht van de Republiek van destijds en als zodanig waren zij nauw verbonden met de cultuur en identiteit van de Nederlandse bevolking. De hoge status van de zeeschilderkunst in de kunsttheorie weerspiegelde zich in het voorstel om het genre in te zetten als “historieschilderkunst van de tweede soort”. Een deel van de zeeschilders presenteerde de schilderijen met een feitelijke weergave van historische en eigentijdse scheepsrampen en acties van de marine inderdaad als historieschilderkunst. Bij de vervaardiging van afbeeldingen met een (historisch) maritiem-documentair karakter, speelden nationalistische drijfveren onmiskenbaar een rol. Deze historieschilderkunst van de tweede soort werd tot de jaren 80 door enkele zeeschilders beoefend.

De zeeschilder van rond 1800 was autodidact. De specialistische kennis van scheepvaart en scheepsbouw maakte hij zich eigen vanuit een diepgaande, eventueel professionele, interesse in schepen. De compositie en stijl van een zeestuk werden aangeleerd door het bestuderen en kopiëren van het werk van de 17^{de}-eeuwse zeeschilders, die als hun ware leermeesters werden gezien. Door te kiezen voor de zeeschilderkunst kon een schilder zich onderscheiden binnen het grote aanbod aan landschapschilders, dat voortkwam uit de markt van de behangsels. De doorslag bij de keuze voor de zeeschilderkunst aan het einde van de 18^{de} eeuw, werd gegeven door een band met de scheepvaartwereld via werk of familie, in combinatie met de woonplaats aan een drukbevangen water.

In het midden van de 19^{de} eeuw hielden zeeschilders zich, net als rond 1800, nog steeds graag op in de directe omgeving van schepen en zij lieten zich voorstaan op de praktijkervaring van een verblijf aan boord. De hiermee gesuggereerde deskundigheid van schepen en scheepvaart greep terug op het beeld zoals dat van een aantal 17^{de}-eeuwse zeeschilders is overgeleverd. De bijzondere interesse voor schepen bij zeeschilders bleek onder meer ook uit de aanwezigheid van scheepsportretten in het oeuvre van velen van hen en de scheepsmodellen in de ateliers.

Een thematische analyse van de inzendingen door zeeschilders voor de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in Amsterdam, Den Haag en Rotterdam, wees uit dat een onderscheid kon worden aangebracht tussen de onderwerpen moderne stoomvaart (1 %), het zeehistoriestuk (1 %) en het reportagestuk (1,5 %). Het type voorstellingen zonder een inhoudelijk gespecificeerde titel, zoals *Stil water met schepen*, *Woelend water met schepen* of *Zeegezicht*, was met 96,5 % verreweg de grootste categorie. Hierin bevonden zich de kalm ogende, niet al te opvallende en op een 17^{de}-eeuwse compositie en schilderstijl geïnspireerde zeestukken. Kunstrecensenten vonden de schilderijen soms saai, maar voor de zeeschilders zat de afwisseling in de weergave van de verschillende scheepstypen, de reactie van het schip op de weerssituatie en het handelen van de bemanning. Het schip nam een

minstens gelijkwaardige plaats in naast de natuurlijke elementen en het effect van licht en weersomstandigheden op de lucht, wolken en golven. Hoofdzakelijk dit type schilderijen volstond voor het behoud van de nationalistische lading van het genre gedurende de gehele 19^{de} eeuw, zelfs ten tijde van de stijlveranderingen in de laatste decennia.

Op het totale bestand van inzendingen vormden de scheepsrampen circa 5,5 % van de schilderijen van de zeeschilders. De productie in deze categorie was in de jaren 1835-1855 op het hoogtepunt. De invloed van de romantische beweging en de populariteit van Franse en Duitse zeeschilders, heeft een stimulerende werking gehad op de toename van het aantal schilderijen met stormachtige taferelen en schepen in nood. De Nederlandse zeeschilders plaatsten zich met deze werken echter op de eerste plaats in een genre-eigen Hollandse traditie, waarin ze zich als de ware specialisten konden profileren. De kunstrecensenten zouden zich als één blok achter hen scharen, mits aan de eis van een onberispelijke schildertechnische uitvoering werd voldaan. Desondanks was de invloed van de romantische beweging in Nederland bij uitstek zichtbaar in de wijze waarop met de zeeschilderkunst werd omgegaan. Zowel bij de bewonderende 18^{de}-eeuwse kunsttheoretici als bij de kritische 19^{de}-eeuwse kunstrecensenten, bestond een onverholen belangstelling voor het maritieme cultureel en kunsthistorisch erfgoed. Daarnaast was niemand ongevoelig voor de intense, verheven, emotie die een natuurelement als de zee kon veroorzaken. Door creatief om te gaan met “dwaling” en vernieuwing in de zeeschilderkunst, wist men de zeeschilderkunst als een traditioneel Hollands genre in ere te houden.

Minimaal 31 van de 110 zeeschilders waren lid van één of meer van de drie belangrijkste kunstenaarsverenigingen Pictura, Arti et Amicitiae en Pulchri Studio. De zeeschilderkunst in het algemeen en een aantal zeeschilders in het bijzonder, genoten op verschillende manieren binnen het verenigingsleven een zeker artistiek respect onder collega-schilders. Zoals kon worden afgelezen aan de inzendingen voor de ledententoonstellingen, hield deze situatie echter geen stand. Gedurende de laatste decennia van de 19^{de} eeuw tekende zich bij de drie kunstenaarsverenigingen een tendens af van een daling in het aantal ingezonden marines (als genre) door zeeschilders, en een toename in de aanlevering van dit type schilderijen door andere schilders. Deze vervaging van de grenzen tussen de beoefening van de genres, kwam mede voort uit de invloed van de School van Barbizon op de schilderkunst.

Door deze nieuwe benadering van de natuur en het *en plein air* werken werd met het kustgebied en de bewoners, de zee en de schepen letterlijk een terrein heropend, waartoe vele binnen- en buitenlandse schilders zich aangetrokken voelden. Deze schilders waren niet persé nautisch geïnteresseerd. Hoewel net als voor de zeeschilders, ook voor hen de 17^{de}-eeuwse schildersschool tot op zekere hoogte een inspiratiebron was, was er sprake van een totaal andere vorm van zeeschilderkunst. De behoudende en traditionele oriëntatie van veel zeeschilders op hun

specialisme, waarin de schepen het hoofdthema waren, droeg bij aan de afname van hun marktaandeel. Omdat het werk van de meeste zeeschilders niet meer beantwoordde aan de wensen van het kunst kopende publiek, kwamen zij niet meer in aanmerking voor een plaats op de ledententoonstellingen. Aan het einde van de 19^{de} eeuw was de nautische expertise van de gespecialiseerde zeeschilders op de kunstenaarsvereniging nog slechts van marginale betekenis en waren hun artistieke status en positie minimaal.

Het grootste deel van de 19^{de}-eeuwse zeeschilders (77 van de 110) draaide mee in het tentoonstellingencircuit van de *Tentoonstelling van Levende Meesters*. In de periode van 1810 tot en met 1899 bedroeg het gemiddelde aandeel van hun werk 4,5 % van het totaal aan inzendingen in de drie grote steden. Ondanks dit geringe percentage werd in de kunstkritiek altijd aandacht besteed aan de zeeschilderkunst, dankzij de sterke positie als een karakteristiek Hollands genre, dat bovendien herinnerde aan glorieuze tijden van de 17^{de} eeuw.

In de recensies ontvouwde zich in de eerste decennia van de 19^{de} eeuw een uitgebreid stelsel van stijlcriteria voor de zeestukken. Leidend hierin was de gelijkenis met de 17^{de}-eeuwse zeeschilderkunst in de behandeling van de natuurlijke elementen, met als ijkpunten het werk van de grote meesters Ludolf Bakhuizen en Willem van de Velde (II). Behalve de transparantie van het wateroppervlak, waren de kleuren van de lucht, horizon en wolken, de vorm van de golven en de harmonieuze samenhang tussen lucht en water onderwerp van de beschouwingen. Hoewel de interesse van de kunstcritici op de eerste plaats uitging naar de stijl van de zeestukken en niet naar de nautische details, waren ook de correcte weergave en een voldoende aantal schepen op de schilderijen van belang. Uit de recensies sprak een gevoel van verbondenheid met schepen en de zee en het genre werd ervaren als 'eigen aan de natie'. Het vaderlandslievende gevoel bij het zeestuk werd versterkt door het historiserende effect van de stijlnavolging van de 17^{de}-eeuwse zeeschilderkunst. In deze periode werd het genre als historieschilderkunst van de tweede soort in de kunstkritiek erkend en gewaardeerd, mits was voldaan aan de criteria.

Rond de jaren 40 kwam hierin verandering in onder invloed van de ontwikkelingen in de schilderkunst als geheel. Er ontstond enige ruimte voor eigentijdse invloeden en eigen inventie. In de zeeschilderkunst was dit op meerdere punten aanwijsbaar. Vanwege een te grote eenvormigheid in compositie werd de ijverige navolging van de 17^{de}-eeuwse meesters niet meer op prijs gesteld en was na 1850 de naturalistische stijl niet langer de absolute standaard. Pas rond dit tijdstip werd eveneens het stoomschip in de kunstkritiek geaccepteerd als één van de gebruikelijke scheepstypen op de schilderijen van zeeschilders.

In de jaren 60 zette een vermenging van oude en nieuwe criteria zich voort en er werd bewondering uitgesproken voor een meer realistische behandeling van de natuurlijke elementen door enkele zeeschilders. In de laatste decennia van de 19^{de} eeuw konden zij echter niet meer

voldoen aan de door kritische en ter zake deskundige schilders-kunstreconsenten gewenste uiterst persoonlijke natuuruitdrukking. De gespecialiseerde zeeschilderkunst achtte men in de kunstkritiek dan een geschikt genre voor behoudende kunstkopers en er werd nog nauwelijks aandacht aan besteed. Desondanks wist de zeeschilder zich te handhaven, juist door zijn specifieke kennis van de weergave van schepen en, niet in de laatste plaats, dankzij de Nederlandse nationale vereenzelving met scheepvaart en de zee.

Tijdens deze studie drong zich een beeld op van hoe de wisselwerking tussen kunst en maatschappij eruit kan zien. De rol van de zeeschilderkunst binnen het nationalisme was hiervan een belangrijk en opvallend aspect, maar ook sprong in het oog welk effect het stempel van nationaal genre had op de beoefening en waardering ervan. Het blijkt dat zeeschilders ernaar gingen werken (ondanks buitenlandse invloeden, zoals zichtbaar was bij Meijer, Van Deventer en Mesdag, bleef het merendeel vasthouden aan de conventies) en dat kunstcritici het betrokken bij hun oordelen (zij hanteerden lang de traditionele Hollandse criteria voor het genre en schuwden vernieuwing). Tekenend was de langdurige afwezigheid en het negeren van het contemporaine moderne leven in de vorm van stoomvaartuigen op de schilderijen. Zoals we hebben gezien, was de 17^{de} eeuw in meerdere opzichten voortdurend aanwezig. Daardoor was er sprake van een zekere *framing* van de zeeschilderkunst in een artistieke traditie, wat resulteerde in een vorm van onvermogen om mee te gaan in vernieuwingen, met name bij de beoefenaren van het genre. De liefde voor het schip en de specialistische nautische kennis van de zeeschilders waren lang een unieke kwaliteit, maar het bleken uiteindelijk hun achilleshiel te zijn. Toen aan het einde van de 19^{de} eeuw de artistieke traditie van de 17^{de}-eeuwse Hollandse school definitief werd opengebroken, verdween de zeeschilderkunst dan ook uit de canon van de beeldende kunst.

Dit onderzoek was geconcentreerd op de bestudering van het genre binnen de eigen landsgrenzen. In aanvulling hierop kan de blik naar buiten worden gericht. Een studie van de zeeschilderkunst en de betekenis ervan binnen het 19^{de}-eeuwse nationalisme in de overige zeevarende landen van Europa met een rijke maritieme geschiedenis, is hiervan een voorbeeld. Daarnaast verdient de positie van de Nederlandse 19^{de}-eeuwse zeeschilderkunst in de internationale kunstwereld, zoals de deelname van zeeschilders aan tentoonstellingen buiten Nederland, meer aandacht. Dit geldt eveneens voor de markt en de verzamelaars van het genre, nationaal en internationaal, die beide in dit proefschrift beperkt aan de orde zijn gekomen. Tot slot wacht ook de Nederlandse zeeschilderkunst van de 18^{de} eeuw nog op nader systematisch onderzoek.