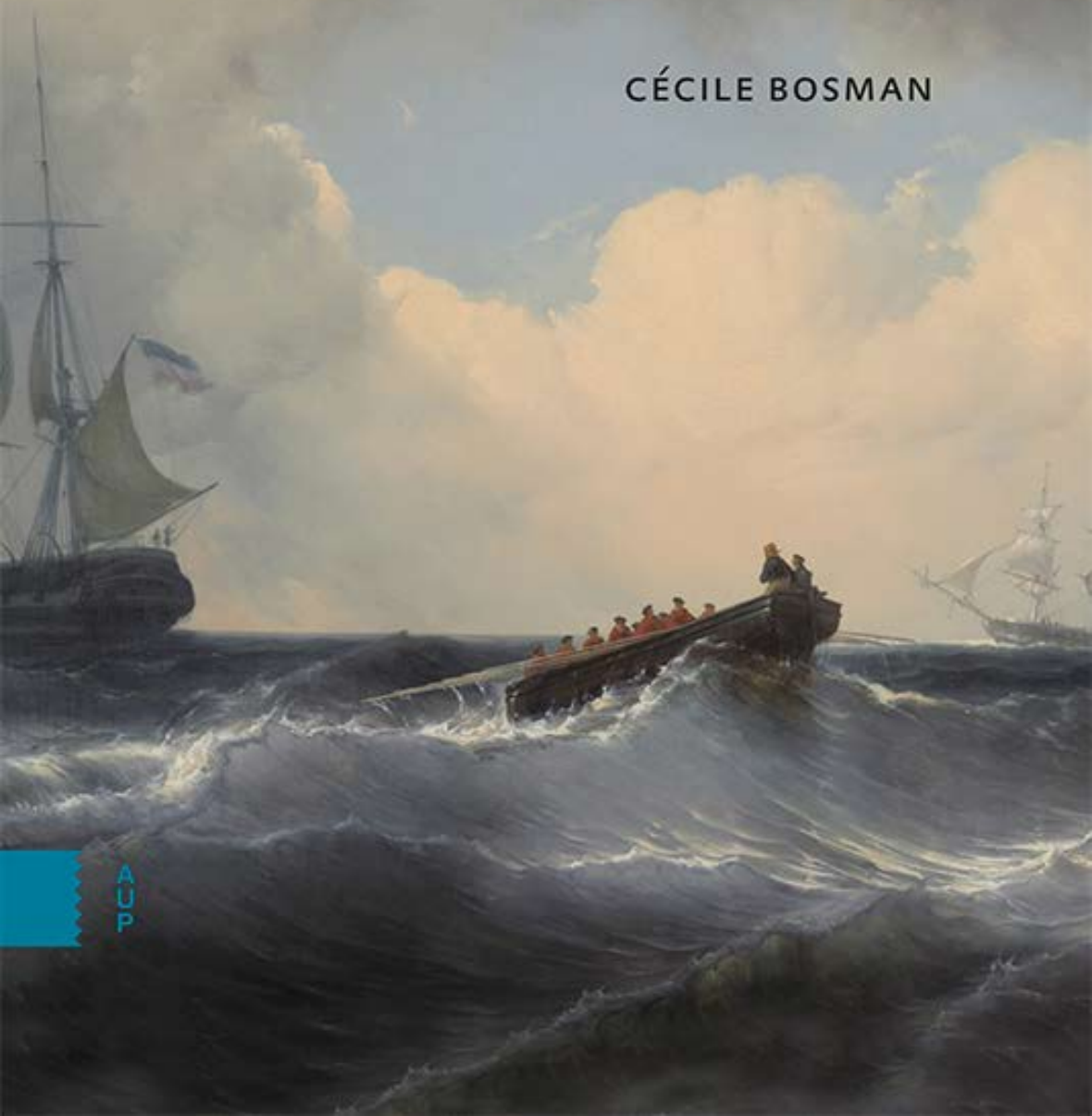


DE NEDERLANDSE ZEESCHILDERKUNST

IN DE NEGENTIENDE EEUW

CÉCILE BOSMAN



AUP

**DE NEDERLANDSE
ZEESCHILDERKUNST
IN DE NEGENTIENDE EEUW**



CÉCILE BOSMAN

**DE NEDERLANDSE
ZEESCHILDERKUNST
IN DE NEGENTIENDE EEUW**

Amsterdam University Press

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

INHOUDSOPGAVE

Inleiding	8
Opzet van het boek	10
1 • De zeeschilderkunst in de kunsttheorie	13
Inleiding	13
De zeeschilderkunst in de kunsttheorie voor 1800	13
Culturele en politieke context van de negentiende eeuw	16
De zeeschilderkunst in de kunsttheorie rond 1800	18
De Hollandse schildersschool	19
Het geduchte element	20
Eigen aan de natie	26
De zeeschilders en het nationale gevoel rond 1800	29
2 • Het specialisme van de zeeschilder	37
Inleiding	37
Omvang van het genre	38
Achtergrond van de zeeschilder	41
Opleiding rond 1800	43
Opleiding in de negentiende eeuw	48
Leermeesters	48
De academie van beeldende kunsten	51

Studie naar de natuur	58
Atelierpraktijk	65
3 • Onderwerpkeuze	77
Inleiding	77
'Algemene' zeegezichten	78
Scheepsrampen	84
Zeehistoriestukken	94
Stoomschepen	102
4 • Onder kunstbroeders	113
Inleiding	113
De kunstenaarsvereniging	114
Doelstelling, organisatie en verenigingsleven	118
Ledenbestand	130
De verkooptentoonstelling	133
5 • De kunstkritiek	145
Inleiding	145
Navolging van de zeventiende-eeuwse zeeschilderkunst	147
Natuuruitdrukking	162
Historieschilderkunst van de tweede soort	182

6 • De zeeschilderkunst en cultuurnationalisme	199
Inleiding	199
Cultuurnationalisme	199
Taal	203
Tekstuele bronnen	204
Materiële cultuur	209
De zeeschilderkunst als onderdeel van de materiële cultuur	212
De <i>branding</i> van Nederland	214
Samenvatting en conclusie	219
Referentielijst van zeeschilders	227
Noten	231
Afkortingen	266
Lijst van afbeeldingen en figuren	267
Geraadpleegde literatuur en <i>online</i> bronnen	270
Personenregister	285

INLEIDING

In de omvangrijke kunsthistorische literatuur over de Nederlandse schilderkunst van de negentiende eeuw is bijzonder weinig aandacht voor schilderijen van schepen en de zee. Een studie naar de kunst- en cultuurhistorische betekenis van deze zogenoemde zeeschilderkunst en een representatief overzicht van zeeschilders in die periode ontbreken. De kunsthistorische kennis beperkt zich hoofdzakelijk tot de zeventiende eeuw, de tijd waarin dit specialistische genre in het kielzog van de maritieme sector werd ontwikkeld en tot grote bloei kwam. In de negentiende eeuw was de zeeschilderkunst weliswaar van minder belang dan toen, maar het was nog steeds springlevend en in cultuurhistorisch opzicht uiterst relevant. De geringe belangstelling is dan ook volkomen onterecht.

Dit boek bevat een grondige kennismaking met de Nederlandse negentiende-eeuwse zeeschilderkunst compleet met een *Referentielijst van zeeschilders*, dat een nieuw overzicht is van de werkelijke specialisten in het genre in dit tijdvak. Het is de handelseditie van het proefschrift waarop ik in 2021 promoveerde aan de Universiteit Leiden. Centraal staat de vraag hoe de zeeschilderkunst werd gezien in de eigen tijd, een aspect dat essentieel is voor een goed begrip ervan. Nieuwe onderzoeksgebieden hierbij zijn de kunstenaarsverenigingen en de kunstkritiek.

In de loop van het onderzoek bleek dat de zeeschilderkunst in de negentiende-eeuwse kunstwereld werd geassocieerd met een gevoel van nationale saamhorigheid. Het is dus, behalve in de beeldende kunst als een traditioneel Hollands schildergenre, ook van betekenis geweest in de bredere context van het cultuurhistorische besef en het nationalisme in deze periode. Voor het eerst is onderzocht of en op welke wijze de zeeschilderkunst een bijdrage heeft geleverd aan de ontwikkeling van de Nederlandse nationale identiteit.



OPZET VAN HET BOEK

Hoofdstuk 1 brengt de plaats en betekenis in kaart van de zeeschilderkunst in de kunsttheoretische literatuur van voornamelijk de late achttiende en vroege negentiende eeuw. Hierdoor wordt meer licht geworpen op de status van de zeeschilderkunst en hoe het mogelijk was dat zo'n klein genre zich staande wist te houden in de Nederlandse kunstkringen van de negentiende eeuw.

De hoofdstukken 2 en 3 zijn gericht op de zeeschilders zelf. In hoofdstuk 2 wordt de omvang van de negentiende-eeuwse zeeschilderkunst ten opzichte van de overige schildergenres besproken en wordt duidelijk wie de zeeschilders waren. Aan de hand van een inventarisatie van de achtergrond, opleiding en atelierpraktijk van de zeeschilder wordt onderzocht wat hun opvatting van het specialisme inhield. Hoofdstuk 3 werkt het perspectief van de zeeschilders verder uit aan de hand van hun inzendingen voor de *Tentoonstelling van Levende Meesters* en een analyse van de onderwerpkeuze voor deze schilderijen.

Hoofdstuk 4 concentreert zich op de positie van de zeeschilderkunst onder beroepsgenoten. Het gezichtspunt van collega-kunstschilders wordt bestudeerd via een beschouwing van de drie belangrijkste kunstenaarsverenigingen, namelijk *Pictura* (Dordrecht), *Arti et Amicitiae* (Amsterdam) en *Pulchri Studio* (Den Haag). Door middel van een analyse

van de verkooptentoonstellingen van het werk van de leden, wordt ingegaan op het aandeel van de zeeschilders binnen de kunstmarkt.

Hoofdstuk 5 behandelt de invalshoek van de kunstkritiek in de recensies die tussen 1808 en 1900 verschenen, naar aanleiding van de jaarlijkse *Tentoonstelling van Levende Meesters* in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. De beoordelingscriteria van de recensenten voor de zeeschilderkunst komen hier aan de orde, in samenhang met de stijlontwikkelingen in de schilderkunst in bredere zin. Daarnaast wordt onderzocht of en in hoeverre de denkbeelden over de zeeschilderkunst in de kunsttheoretische literatuur van rond 1800, hebben standgehouden in de tentoonstellingsrecensies over de eigentijdse kunst in het verdere verloop van de negentiende eeuw.

In het zesde hoofdstuk wordt de zeeschilderkunst in een cultuurhistorisch verband geplaatst met behulp van de matrix van het cultuurnationalisme (Leerssen 2006). Geanalyseerd wordt hoe in de negentiende eeuw de zeeschilderkunst en de verheerlijking van het maritieme cultureel erfgoed stevig werden ingebed in de nationale cultuur. Het betekende de *branding* van Nederland als maritieme natie, met de zeeschilderkunst als beeldmerk.



1

DE ZEESCHILDERKUNST IN DE KUNSTTHEORIE

Inleiding

Hoewel de zeeschilderkunst in de negentiende eeuw een marginaal bestaan lijkt te hebben geleid, bijvoorbeeld ten opzichte van de landschapschilderkunst dat veel meer beoefenaren kende, was het een gerespecteerd genre. In de kringen van kunstenaars, kenners en liefhebbers die zich met de theoretische kant van kunstbeoefening bezighielden, bestond daarover geen twijfel. De zeeschilderkunst hoorde onvervreemdbaar bij de gewaardeerde traditionele Hollandse schildersschool. Mede door deze solide kunsttheoretische basis was het mogelijk dat zo'n klein specialisme overeind bleef in de Nederlandse kunstwereld. Maar er was meer aan de hand dan alleen een bewondering voor de artistieke kwaliteit van het genre en de capaciteiten van de zeeschilders.

Voor een beeld van de achtergrond waartegen dit zich afspeelde, wordt als eerste de plaats besproken van de zeeschilderkunst in kunsttheoretische publicaties van voor 1800. Dan volgt een korte schets van de politieke en culturele situatie in Nederland vanaf circa 1750 en in de negentiende eeuw. Daarna wordt onderzocht in hoeverre die omstandigheden van invloed waren op de opvattingen, rol en status van de zeeschilderkunst in de kunsttheorie rond 1800. Tot slot volgen enkele opmerkingen over het effect van de kunsttheoretische publicaties op de productie van de zeeschilders. Op welke wijze de denkbeelden over de zeeschilderkunst, zoals die bestonden in laat achttiende-eeuwse kunsttheoretische teksten, zich zullen handhaven in de loop van de negentiende eeuw, wordt uitgewerkt in hoofdstuk 5 (kunstkritiek).

De zeeschilderkunst in de kunsttheorie voor 1800

In de huidige kunsthistorische literatuur over de nationale oriëntatie op de Hollandse schildersschool in de periode rond 1800, komen de landschapschilderkunst en de historieschilderkunst uitvoerig aan bod.¹ De

zeeschilderkunst wordt hier en daar wel genoemd, maar blijft verder onderbelicht en wordt door de auteurs niet als een apart genre besproken. De namen van zeeschilders en de titels van hun schilderijen komen slechts voor als een onderdeel van citaten over de landschapschilderkunst. Uit deze studies valt dus niet op te maken welke opvattingen er aan het begin van de negentiende eeuw onder kunsttheoretici over de zeeschilderkunst bestonden of welke positie het tussen de andere genres innam met betrekking tot het nationale denken. De aanduiding landschap wordt gehanteerd als een verzamelbegrip en daaronder scharen de auteurs ook de zee.

Deze benadering is niet terecht en onvolledig, want uit kunsttheoretische bronnen blijkt dat de zeeschilderkunst al ruim voor 1800 als een zelfstandig en gerespecteerd genre wordt gezien. Een aanzet hiertoe geeft kunstenaar en kunsttheoreticus Karel van Mander (I) (1548-1606) in het *Schilder-Boeck*, zijn kunstenaarsbiografie uit 1604. Hij behandelt het schilderen van water, golven, de reflectie van het licht en de harmonieuze combinatie van zee en lucht, in allerlei verschijningsvormen, als een bijzondere artistieke vaardigheid. Nog voor het landschap wordt het water schilderen besproken in een apart hoofdstuk, waarin hij de zee aanstipt als een voorbeeld van hoe de wind het water kan laten stuiven.² Vervolgens beschrijft Van Mander in het biografische deel de capaciteiten van zijn stadsgenoot Hendrik Cornelisz. Vroom (1562-1640), die tegenwoordig wordt beschouwd als de grondlegger van de Noord-Nederlandse zeeschilderkunst, als die van een echte specialist. Niet alleen is deze schilder volgens hem een uitmuntend meester in de weergave van schepen, tuigage en zeilen, maar ook in andere 'dingen, die zijn Schepen verselschappen en vercierien'. Deze 'dingen' zijn bij Van Mander bijvoorbeeld landschappen, klippen en steden, en ook water, lucht en golven.³

Vroom, een vooraanstaand Haarlemse kunstenaar, was een van de eerste schilders die zich rond 1600 ging specialiseren en zich toegedee op het zeestuk. Voor Van Mander zal Vrooms hoge status waarschijnlijk de aanleiding zijn geweest om de zeeschilderkunst te beschrijven als een discipline met specifieke kenmerkende compositorische onderdelen en met het schip als het hoofdthema. Hij brengt het zeestuk daarom niet onder in de categorie landschap, maar het staat op zichzelf en het vereist bovendien andere schildervaardigheden dan de landschapschilderkunst.

Toen in 1678 *Inleyding tot de Hooge Schoole der schilderkonst* van de kun-

stenaar Samuel van Hoogstraten (1627-1678) verscheen, had de zeeschilderkunst in de tussentijd een spectaculaire ontwikkeling doorgemaakt. Het schilderen van de zee met schepen was een florerend specialisme geworden dat deel uitmaakte van de internationale kunstmarkt, mede dankzij de maritieme grootmacht die de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden geworden was. Het genre kende verschillende varianten, zoals bijvoorbeeld verstilde kustgezichten met schepen op een kalme zee of in een vliegende storm voor een rotskust, van onder anderen Jan Porcellis (1583-1630) en Simon de Vlieger (1600-1653), koopvaarders en oorlogsschepen op een buitenlandse rede, van onder anderen Adam Willaerts (1577-1664), of juist op het Amsterdamse IJ, van bijvoorbeeld Ludolf Bakhuizen (1630-1708). Een zeeschilder als Willem van de Velde (II) (1633-1607) beheerste als geen ander bijna alle onderwerpen van het genre.⁴

Een afspiegeling van deze situatie is terug te vinden bij Van Hoogstraten. Hij besteedt specifieke aandacht aan de zeeschilderkunst door die apart te benoemen en verschillende variaties op het onderwerp te beschrijven. Naast de voorbeelden van op zee gesitueerde mythologische en Bijbelse taferelen, noemt hij ook een storm op zee, een schipbreuk en een zeegevecht. Tevens bespreekt hij de juiste weergave van binnen- en buitenlandse scheepstypen en hij geeft raadgevingen met betrekking tot kleuren en vorm van lucht en water. In de hiërarchie van de genres, zoals die sinds de Renaissance in de Italiaanse kunsttheorie was vastgesteld, plaatst hij de zeeschilderkunst op de tweede trede, samen met de landschappen, direct onder de historieschilderkunst.⁵

Net als Van Hoogstraten bespreekt ook de classicistische kunstenaar en theoreticus Gérard de Laïresse (1641-1711) de zee in een breder verband, dan slechts als een achtergrond voor Bijbelse en mythologische taferelen. In zijn publicatie *Het Groot Schilderboek* uit 1707 noemt hij de onderwerpen uit het dagelijkse bedrijf die de zeeschilder tot zijn beschikking heeft: 'een Zeestrand met leggende en vaarende Schepen van Oorlog en Koopvaarders: Gevecht tusschen Koopvaarders en Kaapers, Turkze en Algiersze Roovers: Zeehaavens met handelende Kooplieden: verlossing van Slaaven: Zeetriomfen'.⁶ De Laïresse ziet de zeeschilders als een aparte groep en noemt, ingegeven door de eigentijdse maritieme praktijk, de kenmerkende onderwerpen voor deze kunstenaars. Door bovendien in het hoofdstuk 'Verhandeling van de landschappen' niets over de zee te melden, brengt hij feitelijk een scheiding aan tussen de zeeschilderkunst en de landschapschilderkunst.

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

Culturele en politieke context van de negentiende eeuw

Tussen circa 1750 en 1850 ontwikkelde zich in heel Europa de culturele beweging van de Romantiek. Voor het tot uiting brengen van het romantische gevoel waren de natuur en het verleden belangrijke thema's.⁷ De romantische hang naar het verleden leidde ook in het Koninkrijk der Nederlanden tot een belangstelling voor de hoogtepunten uit de geschiedenis van eigen land en cultuur. Deze zoektocht zette zich door de gehele negentiende eeuw voort. Letterkundigen en historici doken in de archieven. Historische bronnen werden ontdekt, bewerkt, soms aangedikt tot mythische proporties, en gepubliceerd. Populaire literaire genres waren in deze tijd het historische dichtstuk en de historische roman, met een auteur als Hendrik Tollens (1780-1856). Hij schreef in 1807 het prijswinnende *Tafereel van den Vierdaagschen Zeeslag*, een dichtstuk over een episode uit de Tweede Engels-Nederlandse zeeoorlog (1666), waarin luitenant-admiraal Michiel de Ruijter (1607-1676) schitterde in een hoofdrol als commandeur van de Hollandse vloot. Geschiedkundig onderwijs (1806) deed zijn intrede. Bibliotheken en musea werden opgericht, zoals de Nationale Konstgalerij (1800), dat na verschillende benamingen en onderkomens in 1885 als Rijksmuseum in Amsterdam een eigen gebouw kreeg. Gebeurtenissen uit het verleden werden herdacht

en gevierd, al dan niet gecombineerd met de onthulling van een nationaal monument of een standbeeld van een vaderlandse held.⁸ Voor de eigen maritieme geschiedenis van de zestiende en zeventiende eeuw bestond een bijzondere interesse.

Op deze voedingsbodem van een groeiend historisch besef kwam, nadat Napoleon Bonaparte (1769-1821) definitief was verslagen in 1815 en koning Willem I (1772-1843) aantrad, het nationalisme als politieke ideologie ook in Nederland tot bloei.⁹ In 1840 deed koning Willem I afstand van de troon, met achterlating van een enorme staatsschuld, om plaats te maken voor zijn zoon, Willem II (1792-1849). Na zijn overlijden volgde diens zoon Willem III (1817-1890) hem op. In de loop van de jaren 40 werd een begin gemaakt met het in orde brengen van de overheidsfinanciën en vond een grote politieke omwenteling plaats. Nadat het conservatieve bewind van een kleine elite met de koning aan het hoofd, in 1848 was vervangen door een liberale regering, die onder meer een nieuwe grondwet had ingevoerd, herstelde het zelfvertrouwen van de natie. Het afschaffen van handelsbelemmeringen bij de in- en uitvoer van goederen bevorderde het economische verkeer. De koloniale gebieden in de Indische Archipel brachten veel geld op, dat onder andere werd geïnvesteerd in de aanleg van spoorwegen in Nederland. Door de voorspoedige ontwikkelingen ging men zich, net als na de losmaking van Frankrijk in 1813, opnieuw richten op de gedachte om weer een eersterangs mogendheid te worden, zoals de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden dat was geweest in de zeventiende eeuw.¹⁰

De afscheiding van België, de voormalige Zuidelijke Nederlanden, na de Belgische Opstand in 1830-1831, droeg er mede aan bij dat deze glorieuze periode van de Noordelijke Nederlanden beeldbepalend werd voor het historisch bewustzijn van Nederland in de negentiende eeuw. Naast de uitvoerige studie van de vaderlandse geschiedenis, bestond er een grote belangstelling voor het dagelijks leven, de literatuur en de beeldende kunst van de zeventiende-eeuwse Republiek.¹¹ Met de uitgave van bijvoorbeeld *Het land van Rembrandt. Studiën over de Noordnederlandse beschaving in de zeventiende eeuw*, van literatuurcriticus en cultuurdrager Conrad Busken Huet (1826-1886) uit 1882, werd een geïnteresseerd publiek bediend.¹²

De zeeschilderkunst in de kunsttheorie rond 1800

In de kunsttheoretische teksten en lezingen die werden gepubliceerd in het laatste kwart van de achttiende eeuw, is de zelfstandige positie van de zeeschilderkunst ten opzichte van de landschapschilderkunst nog altijd aanwijsbaar. Een groot aantal namen van zeventiende-eeuwse zeeschilders wordt genoemd als artistieke voorbeelden.¹³ Degenen die steevast terugkeren en die daarom als ijkpunten voor kwaliteit en als stijlvoorbeelden gezien moeten worden voor de negentiende-eeuwse zeeschilders, zijn Willem van de Velde (I) (1611-1693), zijn zoon Willem van de Velde (II) en Ludolf Bakhuizen. De bewondering voor en de status van de zeventiende-eeuwse zeeschilderkunst kennen dus een voortzetting in de achttiende eeuw zij het gebaseerd op andere denkbeelden, en ze blijven, zoals zal blijken, ook gedurende de negentiende eeuw voortbestaan.

Het laat achttiende-eeuwse kunsttheoretische gedachtegoed moet worden gezien tegen de culturele en politieke achtergrond van een natie op zoek naar een eigen identiteit, zoals die hierboven kort is geschetst. Binnen de meningen over de wenselijke aard van de vaderlandse schilderkunst, die werden gepubliceerd door letterkundigen, schilders en kunstliefhebbers, zijn in grote lijnen twee invalshoeken te onderscheiden. De ene partij zag de traditionele zeventiende-eeuwse Hollandse genres, zoals landschap, genre en stillevens, zowel inhoudelijk als kwalitatief als de na te volgen voorbeelden. Anderen beschouwden het Franse en Italiaanse neoclassicisme, waarin het historiestuk als het belangrijkste genre gold, als de onontbeerlijke basis voor een hoogstaande Hollandse kunstproductie. Van deze twee overtuigingen bestonden meer en minder genuanceerde mengvormen.¹⁴

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

elementen in het zeestuk en de toekenning van de rol aan de zeeschilderkunst als historieschilderkunst van de tweede soort.

De Hollandse schilderschool

In 1782 reageerde Roeland van Eynden, amateurkunstschilder en schrijver, op een prijsvraag van het Teylers Genootschap uit Haarlem over de nationale smaak van de Hollandse school. Zijn inzending werd beloond met de gouden medaille en werd gepubliceerd in 1787.¹⁵ Van Eynden hing de algemeen gebruikelijke, academische neoclassicistisch georiënteerde richting aan, waarin mythologische en religieuze thema's de norm waren. Hij beaamde de ondergeschikte positie van de keuze voor alledaagse onderwerpen in de Hollandse schilderschool, maar hij stelde tegelijkertijd vast dat de zeventiende-eeuwse schilderkunst op haar eigen terrein de andere Europese scholen zonder meer overtrof. Hoezeer hij de oude meesters bewonderde, blijkt ook uit de manier waarop hij de zeeschilderkunst behandelt. Hij noemt een groot aantal namen van zeventiende-eeuwse zeeschilders en hij beschrijft verschillende thema's, zoals scheepsrampen, stormachtige zeeën, kustgezichten, zeehavens, oorlogsschepen en 'zeeschepen en binnewateren, zo geankert als zeylende ..., wanneer de opkomende maan de kabbelende golfjes verlicht'.¹⁶

Daaraan voegt hij in de bijlage 'Verbeteringen en byvoegsels' nog een beschrijving toe van de penschildering, een techniek die door onder anderen Willem van de Velde (I) voor maritieme onderwerpen is toegepast.¹⁷ Van de Velde (I) wordt als een bekwame en bovendien als een moedige kunstenaar neergezet, die ter plekke zeeslagen vastlegde en die zich succesvol specialiseerde in een authentiek Hollands product.¹⁸ Met een verwijzing naar de roemrijke zeeslagen en de belangrijke opdrachtgevers verleent Van Eynden aan het werk van de zeeschilder een extra betekenis: hij legt een verband met de zeventiende eeuw én hij stelt de geschiktheid vast van de zeeschilderkunst voor de weergave van belangrijke historische vaderlandse gebeurtenissen.

Over niet-Nederlandse zeeschilders laat hij zich niet of slechts in beperkte mate uit en bovendien bespreekt hij ze zeer kritisch. Zo noemt hij Claude Joseph Vernet (1714-1789) als de belangrijkste zeeschilder van de Franse school, maar hij merkt daarbij op dat deze het schilderen van de lucht en het water onvoldoende beheerste, namelijk niet op het niveau van Ludolf Bakhuizen en Willem van de Velde (II), en dat zijn weergave van schepen niet juist is. Van Eynden wijdt er nog een voetnoot aan

om uit te leggen dat Vernet voor de correcte weergave van de scheepsbouwkundige details op zijn schilderijen, afhankelijk was van een niet met name genoemde Hollander. Deze 'liefhebber' voorzag hem op verzoek van correcte tekeningen van schepen. Helaas was deze Hollander gestorven. Vernet moest het dus zonder voorbeelden stellen en dat was, volgens Van Eynden, te zien aan de matige kwaliteit van zijn werk.¹⁹

Voor het noemen van de namen van de Vlaamse zeeschilders en een beschrijving van hun werk heeft Van Eynden aan één zin genoeg.²⁰ De zeeschilderkunst van de Engelse school komt zelfs in het geheel niet aan de orde.²¹

Ondanks zijn neoclassicistische smaak en zijn streven naar een onpartijdige presentatie van de schilderscholen, springt de bespreking van de Hollandse zeeschilderkunst in vergelijking met die van de overige Europese scholen er duidelijk en bijzonder positief uit. Van Eynden eigent zich de zeeschilderkunst namens de natie volledig toe als een specialisme waarin de Hollanders in de zeventiende eeuw heer en meester waren. Uitsluitend zijn landgenoten zijn in staat tot het afleveren van kwalitatief hoogwaardige zeeschilderkunst.

Het geduchte element

Net als Roeland van Eynden had ook directielid van de Amsterdamse tekenacademie en kunstverzamelaar Cornelis Ploos van Amstel een voorliefde voor de Hollandse genres. Hij hield in een redevoering voor de tekenacademie in 1781 een pleidooi voor de verwerking van 'Poëzy' in de schilderkunst. Door een poëtische behandeling konden zijns inziens alle soorten onderwerpen emoties losmaken, ook de alledaagse en de realistische taferelen van de Hollandse schilders, en zij konden de beschouwer net zozeer behagen als de verheven historiestukken.²²

Naast een veldslag en een nachtelijke stadsbrand, acht Ploos van Amstel het zeestuk eveneens geschikt voor het beroeren van het gemoed. Bij wijze van voorbeeld beschrijft hij tot in detail het drama van een dreigende schipbreuk: de holle, schuimende zee, het stuurloze schip in de zware storm, knetterende bliksemschichten en het menselijke lijden, dat aanschouwelijk wordt uitgemeten: "t verbysterde Scheepsvolk hangt, met opgerezen en verwaaide hairen, wanhoopig hier en daar, in wand en rondhout".²³ Enkele jaren later komt hij in een redevoering, weer voor de tekenacademie, nogmaals terug op de werking van het zeestuk op de emoties. Een stil water kan de verbeelding kalmte en rust

brengen, maar een woelig water met stuivende toppen van de golven 'tegen een donkere agtergrond van eene onstuimig bewolkte zeelucht', is zelfs in staat om de beschouwer sterker te ontroeren en met meer bewondering te vervullen dan een historiestuk.²⁴

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

Mededirecteur van de Amsterdamse tekenacademie, tevens docent in het bouwkundig onderwijs aldaar, en een uitgesproken pleitbezorger van de nationale smaak, was de architect Jacob Otten Husly. Hij publiceerde in 1787 een artikel, waarin hij de Hollandse schilders uit de zeventiende eeuw verdedigde tegenover de voorstanders van het neoclassicisme.²⁵ Vooral de grote verscheidenheid aan onderwerpen zag hij als een bewijs van de kwaliteit van de Hollandse schilderkunst, dit in tegenstelling tot de eentonigheid van het werk van de buitenlandse, neoclassicistisch georiënteerde, kunstenaars die aldoor hetzelfde schilderden, namelijk de menselijke figuur in historiestukken. In een opsomming van onderwerpen en schilders noemt hij de zeeschilderkunst en de beoefenaren ervan als een aparte categorie. Vervolgens neemt hij de lezer mee naar een tentoonstellingszaal waar alleen maar schilderijen van Nederlandse meesters hangen en hij schetst het rijkgeschakeerde beeld dat men daar zou aantreffen. Het is opmerkelijk dat de beschrijving van dit 'heerlyk tooneel' begint met de zeestukken: 'Daar gaat hem een kilkoude schrik over de leden op het zien van een woedende Zee; daar verrukt hem 't zelve onderwerp door eene aangename kalmte, waarin de flodderende zeilen zich in het kabbelend nat spiegelen'.²⁶

Hij weerlegt de bewering dat de historieschilders 'kunstiger' zijn omdat zij in hun voorstellingen beweging uitdrukten, door te wijzen op onder meer de zeeschilderkunst. Ook de Hollanders schilderden beweging, meent hij, namelijk die van een stormachtige zee, deinende sche-

pen en zwemmende drenkelingen. Daarna bepleit Otten Husly dat zelfs het gewenste poëtische gehalte in de Hollandse schilderkunst aanwezig is. Als een volmaakt voorbeeld van een voorstelling die het gemoed beovert, presenteert hij een schilderij van Bakhuizen (AFB. 1). Het tafereel van een vliegende storm op zee en wanhopige slachtoffers, die vechtend voor hun leven met de brokstukken van het scheepswrak in de golven ten onder dreigen te gaan, is ‘verheven en naar waarheid’ en kan volgens Otten Husly worden gezien als een visueel gedicht: ‘Wie der Griekse Dichteren beschreef zulks ooit beter met den pen, dan Bakhuizen met zyn penceel?’²⁷ Deze visie is hoogstwaarschijnlijk een reactie op de binnen- en buitenlandse critici die, vanuit een voorkeur voor het neoclassicisme, het naturalisme van de zeventiende-eeuwse Hollandse genres te weinig verheven vonden.²⁸

Bij de zeeschilder ziet Otten Husly net als Ploos van Amstel dezelfde intellectuele scheppingsvaardigheden die de dichter en ook de historieschilder bezitten. De uitdrukking van het drama in het zeestuk van Bakhuizen overstijgt zelfs die van de dichtkunst. Daarbij positioneert hij de zeeschilderkunst als een genre dat artistiek gelijkwaardig is aan de historieschilderkunst, vanwege de hoge moeilijkheidsgraad van de weergave van bewegende golven en schepen. Allebei zetten ze de zeeschilderkunst dus op een onderscheidende en een vooraanstaande plaats in de hiërarchie van de genres, op gelijke hoogte met de historieschilderkunst. Daarbij moet worden aangetekend dat het hen vooral te doen was om één specifiek aspect van de zeeschilderkunst, namelijk de dramatiek van storm, hoge golven en schipbreuk. Hoewel Otten Husly en Ploos van Amstel verschillende richtingen vertegenwoordigden, waren beiden bezig met de emotionele beleving van de kunstwerken.

Het is opmerkelijk dat zij deze specifieke ervaring bij de zeeschilderkunst niet benoemden als het sublieme, ofwel *the sublime*. Dit begrip was door de Britse filosoof Edmund Burke (1729-1797) in 1757 voor het eerst omschreven met een expliciete verwijzing naar de overrompelende beleving van natuurfenomenen, in de werkelijkheid of in tekst.²⁹ De emoties die hiermee gepaard konden gaan, verbazing en afschuw, genot en angst, komen allemaal aan de orde in de redevoeringen van Otten Husly en Ploos van Amstel. Waarom gebruikten zij in hun uitvoerige beschrijving van de gemoedsbewegingen bij het zien van een zeestuk niet de benaming het sublieme, maar woorden als poëtisch en verheven? Hoe paste de zeeschilderkunst in het laat achttiende-eeuwse denken over het sublieme in Nederland?³⁰

Een aanwijzing hiervoor is te vinden in ‘Vertoog over dichterlijke schikking’, dat in 1782 was verschenen in het theologische tijdschrift *Vaderlandsche letteroefeningen*, waarin ook over kunst werd geschreven. Dit artikel was een vertaling van een deel uit *Essays on poetry and music* van de Schotse dichter James Beattie (1735-1803) uit 1778. In Beatties originele tekst en in een voetnoot werd direct gerefereerd aan Burkes *sublime*. Predikant en redacteur Petrus Loosjes Azn. (1735-1813) vertaalde dit als ‘het verhevene’: het belang van de verbeeldingskracht van de dichter om ‘verwondering, schrik, en andere gemoedsbeweelingen, met het verhevene gepaard’ op te wekken.³¹

De term kwam vroeg in de achttiende eeuw in gebruik onder Nederlandse letterkundigen, theologen en filosofen in hun vertalingen van handboeken en verhandelingen over onder meer esthetica, literatuur en dichtkunst, die grotendeels op een classicistische leest waren geschoeid. In de Nederlandse teksten was de betekenis van het verhevene in de decennia rond 1800 overwegend religieus van aard. Die diepgevoelde emotie was een middel tot zelfverheffing van de mens, iets dat in de natuur gevonden kon worden. De natuur was verheven wanneer zij als een kunstwerk van God werd beschouwd.³² Aan deze zienswijze lag de fysico-theologie ten grondslag, een achttiende-eeuwse experimenteel wetenschappelijke benadering van de natuur, waarin ontdekkingen geïnterpreteerd werden als het bewijs van Gods creatie van de wereld. In de jaren 1777-1779 verscheen de vierdelige *Katechismus der Natuur* van predikant en filosoof Johannes Florentius Martinet (1729-1795), een boekwerk dat in Nederland bijdroeg aan de verspreiding van een religieuze natuurbeleving.³³

De gangbare, en letterlijke, vertaling van *the sublime* was op dat moment dus het verhevene. Ploos van Amstel hield zich in zijn redevoering in 1781 echter niet bezig met de religieuze betekenis van het verhevene in de natuur. Hij bracht een ode aan de verbeeldingskracht en het vernuft van de kunstenaar om het denkbeeldige, het poëtische, uit de natuur vorm te geven.³⁴ Otten Husly herinnerde in 1787 zijn gehoor er wel aan dat ‘de daaden van den grooten, wijzen en almachtigen Schepper in de natuur veel verhevener zijn dan die der menschen of versierde goden’, maar ook hij ging niet verder in op een religieuze beleving van die daaden.³⁵





1 Ludolf Bakhuizen, *Schepen tijdens een storm*, circa 1695, olieverf op doek, 150 x 227 cm.

De overweldigende natuurervaring als een esthetisch concept, zoals we dat nu kennen van de romantische beeldende kunst uit het begin van de negentiende eeuw, was in de jaren 80 van de achttiende eeuw nog niet geland binnen de Europese schilderkunst. In deze decennia was bovendien het nationalisme in opkomst. De Hollandse kunsttheoretici betrokken de beleving van het verhevene bij een stormachtig zeestuk daarom volledig op de eigen zeventiende-eeuwse schilderschool. De eenvoud van de Hollandse school was haar grootste kwaliteit, die als verheven werd voorgesteld. Deze manier van aanprijzen stond in een classicistische literaire traditie, die op de academies in de achttiende eeuw de toon aangaf, terwijl de emotionele aspecten wijzen op een vorm van romantisch kunstbesef. Mogelijk was hier ook sprake van strategisch woordgebruik om de zeeschilderkunst in de hiërarchie van de genres naar een hogere positie te manoeuvreren. Daarmee werd ingespeeld op de voorkeur voor het neoclassicisme, dat immers domineerde in het internationale kunstdebat.

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

Eigen aan de natie

De band van de Hollandse bevolking met de zee ging echter dieper dan de fascinatie voor een angstaanjagend natuurelement. De dichter Rhijnvis Feith beschreef in 1791 de complexe verhouding van de natie met het

water.³⁶ In zijn ogen hadden de bewoners van Holland niet alleen hun eigen land gecreëerd, maar zij hadden bovendien de zee aan zich weten te onderwerpen en om te vormen tot een bron van welvaart. Elke aanblik herinnerde hen aan de grootsheid en het succes van de zeventiende-eeuwse Republiek. Daarom zagen de Hollanders graag 'een zeetje van Van de Velde' op een schilderij. Feith typeert de verhouding van het volk tot de zee als afwisselend vijand en vriend, als verwoester en bringer van voorspoed. Het gevoel voor het vaderland hangt vanuit deze invalshoek nauw samen met de economische welvaart in de zeventiende eeuw die voortkwam uit de scheepvaart.

Feith opperde in een andere publicatie uit 1792 het voorstel om de geschilderde zeeslag in ere te herstellen. Aan de onderwerpen waarin de Nederlander geïnteresseerd was, had Feith de 'heldedaden onzer landgenooten, ter zee, of te lande uitgevoerd' toegevoegd. In eerste instantie doelde hij op bruikbare onderwerpen voor dichtstukken, maar in bredere zin achtte hij dit door het nationale karakter ervan ook toepasbaar in de beeldende kunst.³⁷

Deze ideeën van Feith over de verhouding tussen de natie en de zee en over de toepasbaarheid van de zeeschilderkunst bij het aankweken van een nationaal besef, zijn ook in de vroege negentiende eeuw terug te vinden in de kunsttheoretische denkbeelden. In de verhandelingen die werden ingezonden naar aanleiding van de prijsvraag van het Teylers Tweede Genootschap in 1809, is Feiths invloed onmiskenbaar aanwezig. Er was een oproep uitgegaan om zich te buigen over de oorzaak van en een remedie tegen het geringe aantal historieschilders in het land. In de drie bekroonde inzendingen spraken de auteurs, ondanks dat ieders voorkeur uitging naar de historieschilderkunst, met gepaste trots over de traditionele Hollandse genres.³⁸

De zeeschilderkunst komt daarbij specifiek aan de orde. De winnaar van de gouden erepenning, tekenaar en tekenleraar Pieter Kikkert (1775-1855), citeert uitgebreid uit de brief van Rhijnvis Feith uit 1791, waarin de liefde van de Hollander voor het landschap en de zee in de dicht- en schilderkunst werd verklaard.³⁹ De winnaar van de tweede zilveren erepenning Jacob van Manen Adriaanszoon (1752-1822), kunst- en poëziefhebber, roemt de natuurgetrouwheid van de Hollandse zeestukken.⁴⁰ Adriaan van der Willigen, die zeven jaar later met Roeland van Eynden een biografisch handboek van Nederlandse kunstenaars zou publiceren, won de eerste zilveren erepenning. Hij plaatst de zeeschilderkunst tussen de genres waarnaar de smaak van de Hollander uitgaat en die goed

in de markt liggen, namelijk ‘de eenvoudige huiselijke onderwerpen, de landschappen, de zeegezigten en de bloemen’.⁴¹

Van der Willigen gaat dieper in op het nationale belang van de zeeschilderkunst dan de twee andere prijswinnaars. Hij meent dat de eigentijdse Hollandse schilders in de historieschilderkunst niet het gewenste niveau kunnen halen, dus adviseert hij om de aandacht te richten op de genres waarin men van oudsher al uitblonk. Als één van die traditionele genres noemt hij de zeeschilderkunst. Vanwege het kwijnende bestaan van de historieschilderkunst stelt hij een variant voor waarin onderwerpen uit de eigen vaderlandse geschiedenis konden worden uitgebeeld. Deze zogenaamde historiestukken van de tweede soort zouden een even weldadige werking kunnen hebben als de eerste soort. In een voetnoot bij de zeeschilders spreekt Van der Willigen de hoop uit dat er weer eens een oorlog op zee zal worden uitgevochten, ‘waarin de nationale dapperheid zich doorgaans met zoo veel roem heeft onderscheiden’. Dit ter inspiratie van de eigentijdse zeeschilders voor het vervaardigen van het nieuwe type historiestukken. Want zoals hun zeventiende-eeuwse voorgangers dat deden, met name Willem van de Velde (II) en Ludolf Bakhuizen, zouden volgens Van der Willigen ook zij zich speciaal moeten toeleggen op het schilderen van zeeslagen. De nationalistische gevoelens van de auteur blijken nogmaals uit de laatste zin van zijn verhandeling, waarin hij iedereen oproept om in de barre tijden waarin het vaderland verkeerde, de verplichting op zich te nemen om ‘alles wat maar eenigzins vaderlandsch is, om zoo te spreken, nog met hand en tand vast te houden’.⁴²

Het idee van het verbeelden van het eigen verleden en de actuele geschiedenis in historiestukken van de tweede soort, ontleende Van der Willigen hoogstwaarschijnlijk aan Franse en Engelse kunsttheoretische denkbeelden, die na 1750 ontwikkeld werden eveneens ter ondersteuning van een nationaal besef.⁴³ Vanuit zijn Hollandse perspectief vond hij juist de zeeschilderkunst uitstekend geschikt ter opvoeding en versterking van de natie. De zeeschilderkunst verovert zich dus in het begin van de negentiende eeuw definitief een bijzondere positie en een hoge status ten opzichte van de overige traditioneel Hollandse genres. Kunsttheoretici stellen het genre op één lijn met de historieschilderkunst en het past, vanwege de emotionele lading, geheel binnen de cultuurpolitiek in de Romantische periode. Mede dankzij Feith en zijn navolgers wordt het daarbij ook zeer geschikt geacht voor de aanwakkering van het nationale gevoel.

In dezelfde verhandeling toont Adriaan van der Willigen vernuftig hoe de liefde voor de traditionele Hollandse school, meer specifiek de zeeschilderkunst, althans in theorie probleemloos kon samengaan met de immer gevoelde noodzaak van een klassieke basis in de kunst.⁴⁴ Hij behandelt de zeeschilderkunst namelijk als een volledig inpasbaar vak binnen een academisch onderwijsprogramma van de 'opterigtene Hollandsche Schilder Akademie', de Amsterdamse academie van beeldende kunsten waarover op dat moment alleen nog maar werd gepraat. Uitvoerig zet hij uiteen hoe de voor een zeeschilder ideale studiereis eruit moest zien, een onderdeel dat volgens de academische traditie binnen de vorming van kunstenaars onmisbaar werd geacht. Van der Willigen adviseert om de kwekeling in de zeeschilderkunst een lange reis te laten maken, die langs de kusten en havensteden van de Noordzee, de Oostzee en de Middellandse Zee voerde. Daarbij beveelt hij aan om nog een verblijf in Rome van enkele weken en in Parijs van enkele maanden in te lassen, onder andere voor het bezoeken van belangrijke buitenlandse verzamelingen. De praktijk was echter weerbarstig. Zoals we zullen zien, kreeg de zeeschilderkunst nooit een plaats in het academisch onderwijs.

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

De zeeschilders en het nationale gevoel rond 1800

De overtuiging dat de zeeschilderkunst zich goed leende voor het uitdragen van het gevoel van nationale eenheid, zoals dat in de eind achttiende-eeuwse kunsttheoretische redevoeringen en literatuur werd voorgesteld, blijkt opmerkelijk genoeg geen wijdverspreid aanmoedigend effect te hebben gehad op de eigentijdse zeeschilders. Het aantal zeeschilders dat rond 1800 maritieme gebeurtenissen van nationaal belang

heeft geschilderd, is namelijk beperkt tot slechts twee kunstenaars: Engel Hoogerheyden (1740-1807) en Martinus Schouman (1770-1848). Hun productie van dergelijke zeestukken, de zogenaamde historieschilderkunst van de tweede soort, was bovendien minimaal.

Nu waren de heroïsche nationale wapenfeiten van de oorlogsvloot ook bijzonder schaars in deze periode. In 1781 had de slag bij Doggersbank plaatsgevonden, maar de strijd tussen de Nederlandse en Engelse marine eindigde onbeslist. Schout-bij-nacht Johan Arnold Zoutman (1724-1793) werd in olieverf geportretteerd, maar het zeegevecht zelf is, zover bij mij bekend, slechts één keer geschilderd door een Nederlandse zeeschilder en wel door Engel Hoogerheyden.⁴⁵ De opdracht kwam mogelijk van hoge marineofficieren die vanuit persoonlijke motieven hun militaire loopbaan vastgelegd wilden zien. Hoogerheyden heeft meerdere werken gemaakt voor de marine, ook zijn schilderij van de slag bij Doggersbank is waarschijnlijk zo ontstaan.⁴⁶

Een volgende aanleiding voor het schilderen van een gedenkwaardige maritieme gebeurtenis diende zich pas ruim twintig jaar later aan onder de heerschappij van Napoleon Bonaparte. Bij de voorbereiding van een invasie van Engeland, schakelde hij de Bataafse marine in voor het formeren van een oorlogsvloot van fregatten, transportschepen en kanonneerboten in Vlissingen. Het lukte de marine om deze schepen te leveren en ze in 1804 zonder veel schade over te brengen van Vlissingen naar Duinkerken. Na een laatste verplaatsing van de vloot van Duinkerken naar Boulogne, zou de aanval op Engeland worden ingezet. Tijdens deze tocht ging de Britse marine al in de aanval, maar de Bataafse marine wist zich te verweren. Uiteindelijk werd in 1805 Napoleons complete invasievloot bij Trafalgar door de Britten verslagen.⁴⁷

Het verzamelen en uitrusten van de vloot in Vlissingen is door Engel Hoogerheyden geschilderd (AFB. 2). Hij woonde niet ver van Vlissingen en hij moet contact hebben gehad met de vele marineofficieren die daar op dat moment waren gestationeerd. Ongetwijfeld waren zij geïnteresseerd in de aankoop van zijn werk, want hij besteedde veel aandacht aan de detaillering van de schepen en de herkenbaarheid van de afgebeelde personen.⁴⁸ Ondanks de slechte afloop van de invasie bij Trafalgar, was het weerstaan van de Engelse aanval tijdens de tocht naar Boulogne voor de Bataafse marine een welkom succes. Voor het ministerie van marine was het een reden om in 1806 aan Martinus Schouman de opdracht te geven om het zeegevecht te schilderen (AFB. 3).



2 Engel Hoogerheyden, *De Secrete Macht in de haven van Vlissingen*, 1805, olieverf op paneel, 36 x 49 cm.





3 *Martinus Schouman, Het treffen van het Hollandse en Engelse vloot tijdens de tocht van de Hollandse flottielje naar Boulogne in 1805, 1806, olieverf op doek, 95 x 159 cm.*

Het werk werd ondergebracht in de collectie van de marinemodellenkamer, de toonzaal van wapenfeiten en marinetechniek van de Nederlandse zeemacht in Den Haag.⁴⁹

Schouman ontving de gewichtige opdracht omdat hij in die periode als de beste Nederlandse zeeschilder werd beschouwd. Hij stond als enige vertegenwoordiger van het genre op een namenlijst, die in 1806 was opgesteld als bijlage bij een rapport over de stand van zaken in de beeldende kunst in Holland. De Fransman Jean-Baptist-Denis Desprès (1752-1832), die met het hof van koning Lodewijk Napoleon (1778-1846) was meegekomen, schreef dit verslag ter voorbereiding van de oprichting van een academie en een museum. Hij voegde daaraan een opsomming toe van de belangrijkste kunstenaars van dat moment, per stad geordend.⁵⁰ De bevelvoerder over het eskader voor Boulogne, schout-bij-nacht Carel Hendrik VerHuell (1764-1845) die in nauw contact stond met de koning en met het ministerie, beschikte over dezelfde lijst.⁵¹ Bij de rijksoverheid en het ministerie van marine in Den Haag was de associatie met de traditionele Hollandse schildersschool van belang en daarom kon slechts één zeeschilder in aanmerking komen voor de eervolle opdracht: Martinus Schouman.

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

Na de Franse overheersing was het bombardement van Algiers de eerste belangrijke en succesvolle operatie van de nieuwe Nederlandse zeestrijdkrachten. Met de komst van koning Willem I in 1813 was de Bataafs-Franse marine opgeheven en werd de Koninklijke Nederlandse Marine opgericht. In 1816 voerde de Nederlandse vloot samen met Engel-

se eskaders een beschieting uit op de stad Algiers, met het doel de Europese christenen te bevrijden die door de Algerijnen als slaven werden gehouden. Na afloop bleken er aan Nederlandse zijde niet veel doden en gewonden te betreuren en er waren bovendien meer dan duizend slaven vrijgelaten.⁵² De goede uitkomst van het gevecht was een aanleiding om de gebeurtenis te laten vastleggen. In 1823 ontving opnieuw Schouman de opdracht van het Departement van Marine om het bombardement te schilderen. Het werk werd eveneens ondergebracht in de collectie van de marinemodellenkamer, waar zich al het eerder genoemde schilderij van Schouman bevond van de overtocht naar Boulogne uit 1806.⁵³

In 1827 werden van de verschillende stadia van de beschieting van Algiers, voor het in 1816 opgerichte Koninklijk Kabinet van Schilderijen in Den Haag, vier schilderijen aangeschaft bij Nicolaas Baur (1767-1820). Ondanks dat onder de leden van de aankoopcommissie de meningen verdeeld waren over de artistieke kwaliteit van de schilderijen, besloot men toch tot verwerving over te gaan. De onderbouwing daarbij luidde dat deze historische gebeurtenis niet mocht ontbreken in de collectie.⁵⁴ Bovendien was de bevestiging gegeven van de juistheid van het tafereel door ter zake deskundige ooggetuigen, namelijk de marine zelf. Dat was de best denkbare aanprijzing voor een historiestuk van de tweede soort.⁵⁵ Voor het nationale museum in Den Haag ging in dit geval inhoud dus boven artistieke kwaliteit. Met de opname van Baur's schilderijen in een openbare rijkscollectie vervulde de zeeschilderkunst haar rol in de bevordering van het nationale gevoel.



HET SPECIALISME VAN DE ZEESCHILDER

Inleiding

De toewijding van zeeschilders aan de studie naar de natuur was in de negentiende-eeuwse schilderkunst niet uitzonderlijk. Het hoorde bij de traditionele vorming en het vakmanschap van de professionele kunst schilder. Ook landschapschilders brachten vele studie-uren buiten door en op hun tochten door de kuststreken zullen ze elkaar daar 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.¹

Maar waarom waren er dan toch schilders die zich uitsluitend toededen op de zee en schepen als onderwerp? Hier 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.

Voor de bestudering van het genre is het van belang om te weten waarom en hoeveel schilders als een gespecialiseerde zeeschilder beschouwd kunnen worden, wat de omvang van de zeeschilderkunst was ten opzichte van de overige schildergenres en, uiteraard, wie deze schilders waren. Daarom is een *Referentielijst van zeeschilders* opgesteld.² Van de zeeschilders op deze lijst zijn de persoonlijke achtergrond en de mogelijkheden voor een opleiding in de zeeschilderkunst onderzocht, evenals de manier waarop men zich de benodigde specialistische kennis eigen maakte. De belangrijkste vraag hierbij was 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.

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 van nationale saamhorigheid bevorderde. 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.³

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 te laten maken met de eigentijdse kunst, zodat men zich een mening kon vormen en een smaak kon ontwikkelen. 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.⁴

In 1813 eindigde de Franse overheersing van het land. In hetzelfde jaar werd Willem I, de uit Engeland teruggeroepen zoon van Willem V van Oranje-Nassau (1748-1806), als soeverein vorst binnengehaald. In 1815 riep hij het Koninkrijk der Nederlanden uit, bestaande uit het tegenwoordige Nederland en België, gevolgd door zijn inhuldiging als ko-

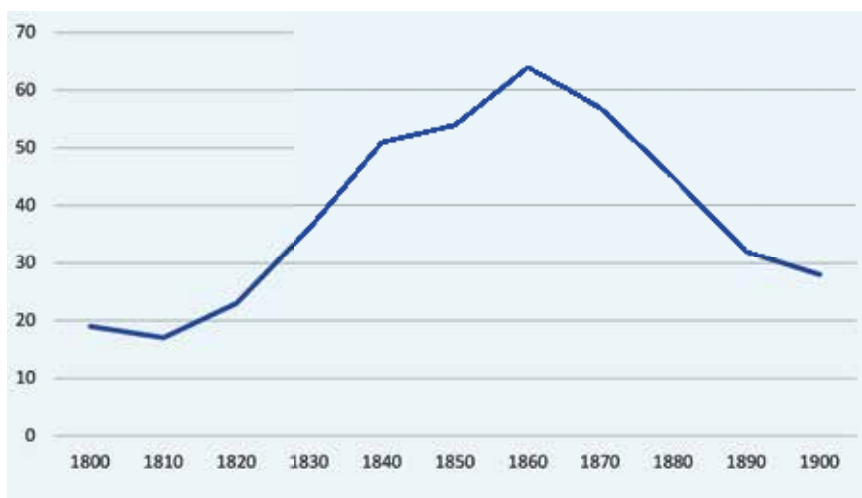
ning.⁵ De vorming van het Nederlandse koninkrijk zou de nationale kunstproductie nieuw leven inblazen, waar ook de zeeschilderkunst van profiteerde.

In 1800 waren in Nederland rond de 524 professionele schilders actief. De meesten waren veelzijdige kunstenaars die meerdere onderwerpen combineerden in hun oeuvre.⁶ 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 procent van het totale aantal werkzame schilders van dat moment.⁷ In vergelijking met de gespecialiseerde zeeschilders, was de hoeveelheid schilders die naast de overige onderwerpen ook het landschap (als genre) als onderwerp beoefenden beduidend groter, namelijk 257, wat neerkomt op bijna 50 procent van het totale aantal.⁸

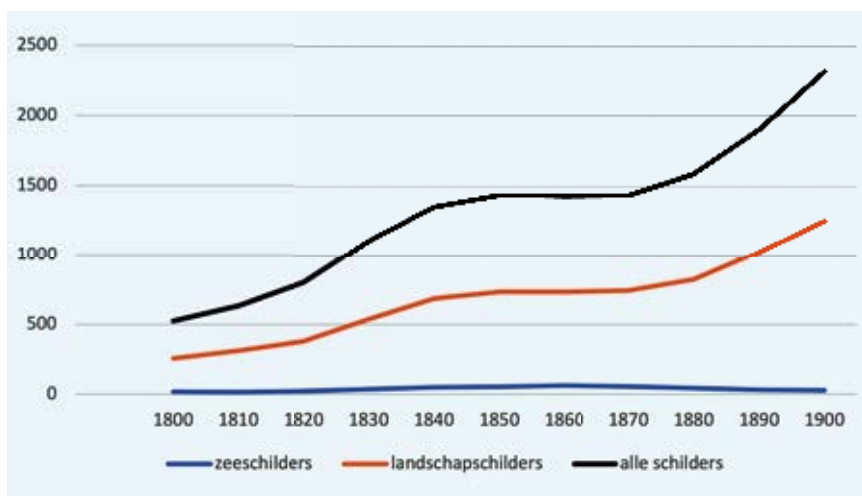
Vanaf het eerste decennium van de negentiende eeuw breidde het aantal kunstenaars zich sterk uit. Na het opheffen van de gilden in 1798 was het vak in principe voor iedereen toegankelijk geworden, als men zich de vervaardigingstechnieken eigen kon maken en zijn werk wist te verkopen. De rijksoverheid speelde een beslissende rol bij de groei van het aantal kunstenaars door initiatieven te ontwikkelen op het gebied van de beeldende kunsten, zoals de al genoemde organisatie van de *Ten-tonstelling van Levende Meesters* en het kunstonderwijs. De toegankelijkheid van het beroep en het aanzien van het kunstenaarschap kregen daardoor een belangrijke impuls.⁹

De toename van 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).¹⁰ In totaal waren in 1860 circa 1.429, en in 1900 circa 2.314 schilders in Nederland actief. Van hen hadden op deze tijdstippen respectievelijk 731 en 1.245 schilders het landschap (als genre) als specialisatie. Gedurende de hele negentiende eeuw was dit dus met een constante vertegenwoordiging van circa 50 procent het meest beoefende genre.¹¹

Het totale aantal schilders vertoont, evenals het aantal landschapschilders, een gestaag stijgende lijn in de loop van de negentiende eeuw. De hoeveelheid zeeschilders maakt daarentegen een golfbeweging en begint, in percentages uitgedrukt, op 3,6 procent in 1800, klimt naar het hoogtepunt van 4,5 procent in 1860, en valt terug tot nog slechts 1,2 procent in 1900 (FIGUUR 2). In absolute aantallen waren in de gehele



FIGUUR 1 Aantal werkschilders, 1800-1900.



FIGUUR 2 Aantal werkschilders, waaronder zee- en landschapschilders, 1800-1900.

negentiende 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 werkten dus niet slechts een dozijn tot enkele tientallen schilders in het genre, maar waren zo'n 110 schilders in de zeeschilderkunst gespecialiseerd (zie: *Referentielijst van zeeschilders*).

Achtergrond van de zeeschilder

Voor zover bekend woonden aan het begin van de negentiende 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.¹² De havensteden en de aanwezigheid van de marine voorzagen blijkbaar in de beste afzetmogelijkheden voor het werk van de zeeschilders in deze periode.

Zo verbleven in Middelburg en Vlissingen: David Kleyne (1753-1805), Engel Hoogerheyden, Jan van Ouwerkerk (1774-1836), Johannes Hermanus Koekkoek (1778-1851) en Johannes Hubertus Reygers (1767-1849); in Dordrecht en Rotterdam: Johannes Hendrik Boshamer (1776-1862), Martinus Schouman, Arend Wzn. Fokke (1770-1804?), Gerrit Groenewegen (1754-1826) en Gerrit van der Pals (1758-1839); in Den Helder: Jan Mooy (1776-1847); in Hoorn en Medemblik: Klaas Cloeck (1730-1800) en Pieter Blaauw (1744-1808); in Amsterdam: Jan Roos (II) (1755-1840?), Jan van Limmen (1743-1831) en Wijbrand Schaap (1766-1821) en in Harlingen: Nicolaas Baur.¹³

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.¹⁴ De vaders van Schouman en Hoogerheyden waren beiden schipper op een beurtvaarder.¹⁵

Vijf zeeschilders waren zelf ook beroepsmatig in de scheepvaart actief of ze waren eerder op schepen werkzaam geweest. Pieter Blaauw en Cornelis Thim (1754-1813) zaten bijvoorbeeld bij de marine en zij teken-

den en schilderden in hun diensttijd.¹⁶ Roos (II) was scheepsbouwkundige en modelmaker en hij schilderde en tekende schepen en zeegezichten 'die de goedkeuring der Kenneren [konden] wegdragen.'¹⁷ 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.¹⁸ 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.¹⁹

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 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 Johannes Schotel (1808-1865) 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.²⁰ 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 sloopsschilder.²¹

Aan het einde van de negentiende 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.²² Dit is een daling in de persoonlijke betrokkenheid bij de scheepvaartwereld van respectievelijk 42 procent rond 1800, naar 14 procent gedurende de rest van de negentiende 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.²³ Dit is een toename van 26 procent rond 1800, naar 65 procent in 1860, tot 78 procent 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 burgers die mogelijk geïnteresseerd waren in de aankoop van eigentijdse kunst. Daarnaast waren in Amsterdam en Den Haag verschillende belangrijke verzamelingen van zeventiende-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 achttiende eeuw verdween de noodzaak tot het volgen van een vakopleiding bij een meester-schilder. In de negentiende 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.²⁴ 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 en daarvoor. 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 op-

leiding, meer dan bijvoorbeeld landschapschilders, via omwegen bij elkaar moesten sprokkelen, wijst erop dat de zeeschilderkunst in die periode een marginaal genre was.

In de achttiende eeuw was de productie van behangsels voor de inrichting van representatieve ruimten in huizen en openbare gebouwen een florierende bedrijfstak. In de werkplaatsen werden de wanddecoraties geschilderd, eerst op papier en neteldoek en later op linnen. Daarna werd het doek in een interieur op een raamwerk 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 achttiende eeuw was vooral het landschap populair. De zee met schepen kwam in deze tijd weinig voor op wanddecoraties.²⁵

Voor zeeschilders blijken behangselfabrieken toch een belangrijke 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 Esequibo Societeit ter rede van Vlissingen* uit 1772 (AFB. 4), 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.²⁶ Naast Hoogerheyden zijn ook Blaauw, Baur, Van Ouwerkerk, Johannes Hermanus Koekkoek en Schaap aan de ateliers van een behangsel- of rijtuigschilder verbonden geweest.²⁷

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'.²⁸ 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.

Vanwege hun specialisme waren sommige zeeschilders wel betrok-



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

ken 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'.²⁹ 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 N. Bouwer, met wie zeer waarschijnlijk Nicolaas Baur wordt bedoeld, die net als bedrijfsleider Ysenbeek uit Harlingen kwam. Deze modellen werden vervolgens gekopieerd door de schilders van de fabriek. Voor het goed leren schilderen van zeegezichten kon een aankomende zeeschilder vermoedelijk dus niet in een behangselfabriek terecht.

De leertijd en het dienstverband in een behangselfabriek werden 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 zeventiende-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).³⁰

Voor het aanleren of verbeteren van de tekenvaardigheden konden aankomende kunstenaars en liefhebbers zich inschrijven bij een tekenacademie, waarvan in de achttiende 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.³¹ 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 nog 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 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.³² David Kleyne, die zoals eerder gemeld zelf eigenaar was van een behangselfabriek, volgde lessen aan de Middelburgse tekenacademie.³³ 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.³⁴ 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.³⁵

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 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.³⁶ Door zijn opleiding als scheepstimmerman en werkzaamheden in de scheepsbouw bezat Groenewegen net als Jan Roos (II) een grondige kennis van schepen.³⁷

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 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.

De zeeschilder rond 1800 was dus autodidact. 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 zeventiende-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 achttiende 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, die inspiratie en afzetmogelijkheden voor hun werk bood.

Opleiding in de negentiende eeuw

LEERMEESTERS

In de negentiende-eeuwse schilderswereld kregen veel aankomende kunstenaars in de eigen kringen teken- en schilderles. Tot ruim in de tweede helft van de eeuw was een ambachtelijke structuur aanwezig, waarin netwerken van families, vrienden en relaties van grote invloed konden zijn op de keuze voor, opleiding in en de beoefening van het vak van kunstschilder.³⁸ 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.³⁹

Het specialisme van de meester was niet direct bepalend voor de uit-

eindelijke keuze voor een genre van de leerling. Net als rond 1800, ontvingen zeeschilders in de navolgende decennia hun scholing in de schildertechniek bij meester-schilders die waren gespecialiseerd in alle mogelijke andere genres. Zij doorliepen daarmee het traditionele opleidings-traject zoals dat al eeuwen voor kunstschilders bestond. Everhardus Koster (1817-1892) kreeg bijvoorbeeld schilderlessen van landschap- en stadsgezichtschilder Bartholomeus Johannes van Hove (1790-1880). Na zijn leertijd ontwikkelde Koster zich voornamelijk tot een stadsgezichtschilder. 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. Zoals hij zelf zei, werd hij zeeschilder omdat: '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 toedeed op het schilderen van schepen en waters'.⁴⁰ Hendrik Jacob Elzer (1808-1866) combineerde de schilderlessen van Hendrik Gerrit ten Cate (1803-1856), een stadsgezicht- en landschapschilder, met de eigen studie van tekeningen en schilderijen van zeeschilder Johannes Christiaan Schotel (1787-1838). Hij werkte op die manier zelf aan zijn vorming als zeeschilder.⁴¹

Sommige leermeesters waren breed georiënteerde schilders die ook het genre van de zeeschilderkunst beoefenden en wellicht daardoor hun leerling op dat spoor hebben gezet. Deze weg naar een specialisatie 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 (1817-1891), een veelzijdige schilder van onder meer stadsgezichten, landschappen en ook van schepen en zeegezichten.⁴² 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*.⁴³ 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 negentiende eeuw verbeterden de opleidingsmo-

gelijkheden in het genre fors 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 (1809-1866) ontvingen meerdere aspirant-zeeschilders in hun ateliers, in respectievelijk Dordrecht en Den Haag. Een effect van de opleiding door gespecialiseerde zeeschilders, was dat een zekere mate van schoolvorming optrad. 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 Schotels school, werden door de recensenten genadeloos veroordeeld (zie: hoofdstuk 5, kunstkritiek).

Johannes Schotel was in Dordrecht de eerste specialist die zelf ook door een zeeschilder was opgeleid, namelijk 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 ingericht, met uitzicht op de scheepvaart op de rivier de Merwede.⁴⁴ Hier had Schotel meer ruimte voor de minimaal acht leerlingen die voor korte of langere tijd in zijn atelier werkten. Hendrik van den Helm (1811-1889) kreeg bijvoorbeeld vanaf zijn zeventiende drie jaar les van Schotel.⁴⁵ Frans Jacobus van den Blijk (1806-1876) kwam als vijftienjarige bij hem in het atelier en bleef er negen jaar.⁴⁶ George Willem Opdenhoff (1807-1873) ontving de eerste schilderlessen van Andreas Schelfhout (1787-1870), de landschapschilder, en hij kwam daarna bij Schotel.⁴⁷ Andere leerlingen van Schotel waren zijn zoon Petrus Schotel, Christiaan Lodewijk Willem Dreiholtz (1798-1861), Charles Frederik Bartholomeus de Florimont (1802-1846), Francois Carlebur (1821-1893) en Pieter Arnout Dyxhoorn (1810-1839).⁴⁸ Sommige leerlingen gaven zelf ook schilderles. Dreiholtz had in 1840 en 1841 Willem Melchior Christiaan Mittelholzer (1820-na 1848) als leerling.⁴⁹ Petrus Schotel gaf lessen aan Govert van Emmerik (1808-1882).⁵⁰ 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 stadsgezichtschilder George Pieter Westenbergh (1791-1873) en van historie- en landschapschilder Jan Willem Pie-neman (1779-1853), de directeur van de Amsterdamse Akademie van Beeldende Kunsten, nam een aantal leerlingen onder zijn hoede.⁵¹ Als

gevestigd zeeschilder in Den Haag, leidde hij Maurits de Haas, George Lourens Kiers (1838-1916), Maurits Verveer (1817-1903) en George Johannes Hoffmann (1833-1873) op in zijn specialisme en voorzag hij Petrus Paulus Schiedges (I) (1813-1876) van raadgevingen.⁵² Ook Hendrik Willem Mesdag (1831-1915), een kunstenaar die niet bekend stond als iemand die aankomende schilders onderwees, heeft bij hoge uitzondering enkele jaren toch een leerlinge gehad: Betzy Rezora Berg (1850-1922), een van oorsprong 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.⁵³ 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 loop van de negentiende eeuw konden meerdere zeeschilders direct binnen de eigen familie in hun specialisme worden opgeleid. Johannes Jacobus Antonius Hilverdink (1837-1884) kreeg les van zijn vader Johannes Hilverdink (1813-1902), die naast landschappen ook zeegezichten schilderde.⁵⁴ 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.⁵⁵ Ook Abraham Hulk (I) (1813-1897) had onder zijn leerlingen zijn eigen kind, Hendrik (1842-1937).⁵⁶ Net als Johan Frederick Schütz (1817-1888), die zijn zoon Willem Johannes (1854-1933) in de zeeschilderkunst opleidde, nadat die enkele jaren op de Middelburgse tekenacademie had doorgebracht.⁵⁷

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 aanbieden.

DE ACADEMIE VAN BEELDENDE KUNSTEN

Gedurende de eerste decennia van de negentiende eeuw namen in de steden de opleidingsmogelijkheden voor kunstenaars toe. In vervolg op het door Lodewijk Napoleon ingezette beleid, werd op een landelijke schaal het kunstonderwijs door de rijksoverheid geregeld. Per konink-

lijk 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 het decreet 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.⁵⁸

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.⁵⁹ 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 zeeschilder was.⁶⁰

Evenals op de gemeentelijke tekenacademies vormde de zeeschilderkunst op de academie van beeldende kunsten geen onderdeel van het onderwijsprogramma en komt het aanleren van de teken- en schilder technieken voor het zeestuk niet voor in de reglementen en leerplannen. Ook hier ging men ernaartoe om de basisvaardigheden van het kunstenaarsvak 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. 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 voorbereiden 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 (1827-1889), Johannes Frederik Hulk (I) (1829-1911), Johannes Hermanus Bernardus Loots (1832-1910) en Willem Hendrik Eickelberg (1845-1920). Zij wisten al vroeg dat zij zeeschilder wilden worden. Hun leeftijd was bij de inschrijving respectievelijk rond de dertien, zeventien, achttien, vijftien en 22 jaar.⁶¹ 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.⁶²

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 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 werd, 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.⁶³

Op de afdeling van het ambachtsonderwijs werd het vak ‘Scheepsbouwkundig Teekenen’ gegeven.⁶⁴ Hier leerden de kwekelingen onder andere een schip ontwerpen van een bepaalde tonnage en afmetingen. In 1850 verdween het vak uit het onderwijsaanbod van de academie.⁶⁵ Na zijn opleiding specialiseerde Teupken zich in scheepsportretten (AFB. 5).⁶⁶

- 5 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.





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.

Op de Haagse academie van beeldende kunsten doorliep Petrus Schiedges (I) een vergelijkbaar traject als Teupken. Schiedges (I) ging nog een stap verder in de ontwikkeling van zijn vaardigheden in de technisch correcte weergave van schepen, want 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*.⁶⁷ In de registratie voor het leerjaar 1828-1829 is dat veranderd in *tekenaar*.⁶⁸

In 1826, het jaar dat Schiedges (I) als *scheepstimmerman* te boek stond, begon hij onder leiding van Jochem Pieterszoon Asmus (1755-1837) in de marinemodellenkamer van het ministerie van Marine in Den Haag met het maken van bouwkundige tekeningen van schepen.⁶⁹ In de marinemodellenkamer was een diverse verzameling ondergebracht van allerlei soorten scheepsmodellen en schaalmodellen van marinetechniek. Asmus, een oud-equipagemeester van de marine en een gedreven verzamelaar en bouwer van modellen, was de beheerder van de collectie.⁷⁰ Een klein deel bestond uit schilderijen van wapenfeiten uit de geschiedenis van de marine. Naast een aantal werken van onder anderen Reinier Nooms (1623-1664), hingen hier het eerder gemelde zeegevecht bij Boulogne en het bombardement van Algiers van Martinus Schouman.⁷¹

Ongetwijfeld hadden Nooms' en Schoumans schilderijen de aandacht van Schiedges (I) tijdens zijn tekenlessen in de marinemodellenkamer, want hij hield zich toen al bezig met de zeeschilderkunst. 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 (1797-1857) 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.⁷²

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 scheepsbouw en

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, zijn de 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, van wie 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 zelf was liever 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. Toch zou hij pas lang na zijn academietijd en, zoals eerder beschreven, een opleiding bij Van Hove tot schilder van stadsgezichten en zijn verhuizing naar Amsterdam kiezen voor de zeeschilderkunst.⁷³

Frans Arnold Breuhaus de Groot (1824-1872) was 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.⁷⁴ In deze periode hield hij zich ook al bezig met zee- en havengezichten.⁷⁵ Hij benutte de opleiding vooral om goed te leren tekenen, zoals andere potentiële zeeschilders dat ook deden. 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 1855-1857.⁷⁶

Uit onderzoek van Chris Stolwijk naar de opleiding van negentiende-eeuwse kunstenaars, blijkt dat van de schilders (in alle genres) die voor 1850 waren geboren, 42 procent een academie van beeldende kunsten of een gemeentelijke tekenacademie hebben bezocht. Bij degenen met een geboortjaar na 1850 neemt dit percentage toe tot 76 procent in de tweede helft van de negentiende eeuw.⁷⁷ Voor zover de opleiding bekend is, laat de aanwezigheid van zeeschilders in het georganiseerde kunstonderwijs een lager resultaat zien: slechts circa 20 procent van de zeeschilders geboren voor 1850 (99 stuks) en 20 procent 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 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 werden, zich er echter voornamelijk bekwaamd in de basistekenvaardigheden.

STUDIE NAAR DE NATUUR

Eén van de belangrijkste onderdelen van de leertijd en het uiteindelijke vakmanschap van de negentiende-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.⁷⁸

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.⁷⁹ 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.⁸⁰ 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. In Londen werden verschillende kunstcollecties bezocht.⁸¹ Na zijn leertijd bij Schotel ging 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.⁸²

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.⁸³ Willem Gruyter jr. (1817-1880) streepte het woord ‘landen’ in de vraag zelfs door en hij schreef erboven: ‘Zeeën’.⁸⁴ 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.⁸⁵ Krusemans leerling Jacob Plügger reisde in 1834 en 1837 langs de Nederlandse Waddeneilanden en de kust van Engeland en Noorwegen.⁸⁶ Vettewinkel, Schiedges (I) en Kanemans bezochten de Nederlandse en Franse kust.⁸⁷

Een bijzondere en zeer gewilde vorm van een studiereis was het meevaren met een marineschip, iets wat 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.⁸⁸ Op het voorblad van zijn journaal uit 1840, beschreef hij in duidelijke bewoordingen de doelstelling van zijn reis: ‘... tot vermeerdering van kennis in het vak van zeeschilder.’⁸⁹ In het journaal is 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. 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 functionele 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 en verdieping van zijn vakkennis als zeeschilder.





6 Ary Pleijsier, *Een Vlaardingse haringjager zeilend naar de aan de vleet liggende haringvloot*, 1847, olieverf op doek, 110,5 x 172,5 cm.

In de jaren 1843-1847 kon Petrus Schotel op uitnodiging van de marieneleiding nogmaals meevaren met een oefeneskader. Deze keer verbleef hij aan boord van een schip waarover prins Hendrik (1820-1879), de derde zoon van koning Willem II, het commando voerde. Schotel benutte de gebeurtenis opnieuw als een serieuze studiereis en hij keerde terug met 'eene zware portefeuille [gevuld met] den arbeid gedurende die expeditie verricht'.⁹⁰

Albertus van Beest mocht in die periode met het eskader mee in de functie van 'gelegenheids-adelborst'. Alexander VerHuell (1822-1897), 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, geprotégerd, 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.'⁹¹ 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.⁹²

Zeeschilders hielden zich in het midden van de negentiende eeuw, net als rond 1800, dus 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 grijpt terug op het beeld zoals dat van een aantal zeventiende-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. Kunstenaarsbiograaf 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.⁹³ Reinier Nooms signeerde zijn werk met de alias Zee-man, daarmee verwijzend naar zijn zeereizen en zijn relevante kennis van zaken.

Aan het einde van achttiende eeuw beschreef kunstenaarsbiograaf Roeland van Eynden hoe Willem van de Velde (I) vanuit zijn eigen schip als ooggetuige 'op de gevaarlijkste plaatsen' een aantal zeeslagen had vastgelegd.⁹⁴ 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 zelf op zijn belangrijkste verkoopargument, namelijk de waar-

borging van de werkelijkheidsgetrouwe en accurate weergave van de schepen en gebeurtenissen, doordat hij persoonlijk bij de zeeslag aanwezig was geweest.⁹⁵

In de negentiende eeuw werd door Van Eynden 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.⁹⁶ In overeenstemming met de aanprijzing van Van Eynden en met de zeventiende-eeuwse zeeschilders die zichzelf ermee profileerden, verbleef ook Ary Pleijsier (1809-1879) langdurig op zee als passagier op de haringvisserstvoot van zijn vader (AFB. 6). Het was deze reis die hem, volgens eigen zeggen, voorzag van voldoende kennis van zaken voor de start van een loopbaan als zeeschilder.⁹⁷

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 huis lag de werf van de handelonderneming 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. 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.⁹⁸

Betzy Berg vestigde zich in 1896 op het eiland Vlieland, waar ze in de achtertuin van haar huis een atelier liet bouwen met een etage erbovenop, zodat ze over de dijk heen een onbelemmerd uitzicht had op de Waddenzee. Om bij storm op het Noordzeestrand te schilderen, gebruikte Berg een grote open kist waarin ze, gekleed in een oliejas en een zuidwester, enigszins beschermd tegen de elementen, zittend kon doorwerken (AFB. 7 EN 8).⁹⁹ Bij zulke weersomstandigheden was er van de schepen niet veel te zien, maar was de ervaring van het geweld van de zee optimaal.



7 en 8 Betzy Berg aan het werk in haar schilderkist. Foto, anoniem, circa 1900.

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.¹⁰⁰ Pas vanaf circa 1870 is bij een gering aantal zeeschilders een verandering waarneembaar in de gerichtheid op schepen.

In die 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 zeventiende-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) dat deden. 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.¹⁰¹ Zeeschilders als Mesdag, Berg en Willem Schütz lieten zich hierdoor inspireren, maar ook zij hadden zich grondig geschoold in de tekening van het schip.

Net als de beoefenaren van andere genres 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. Uit wat zij om zich heen verzamelden aan bronnen en

voorbeelden voor de uitwerking van hun schetsen in schilderijen, blijkt dat de zeeschilder de accurate weergave van schepen zag als een teken van bekwaamheid in het genre en als iets waarmee hij zich kon onderscheiden van andere schilders.

Johannes Schotel is een exemplarisch voorbeeld van een zeeschilder die zich op nauwgezette wijze de 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 het bestuderen van watergezichten en schepen.¹⁰² Zijn tekeningen tussen 1810 en 1815 en de inhoud van zijn schetsboeken tonen nauwkeurige studies van alle soorten scheepstypen en -onderdelen.¹⁰³

In de nalatenschap van Schotel bevond zich een grote hoeveelheid prenten en tekeningen van andere zeeschilders, zoals zijn tijdgenoot Gerrit Groenewegen en de zeventiende-eeuwse meesters 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, 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 ook nog zes scheepsmodellen staan. Een model van een schol-schuit had hij zelf opgetuigd. Daarnaast bezat hij modellen van een linesschip, 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. Bovendien beschikte hij over een uitgebreide en praktische bibliotheek van boeken en plaatwerken over vele scheepsbouwkundige en nautische onderwerpen.¹⁰⁴

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*.¹⁰⁵ 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 be-

schrijvingen 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 lineschip, driemaster en vissersschuit.¹⁰⁶ 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 belangrijke onderdelen van zijn composities en zij betekenden meer dan slechts een motief en een hulpmiddel om de expressie van de zee en de wolkenpartijen 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. Die opvatting over de rol van het schip als stoffage is in de kunsthistorische literatuur overgenomen.¹⁰⁷ 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 later in de negentiende eeuw gangbaar was.¹⁰⁸ Schotel zelf zag de schepen, zee en lucht op zijn minst als gelijkwaardige componenten van zijn composities. Hij was vertrouwd met de karakteristieke technische en nautische eigenschappen van de verschillende scheepstypen en de behandeling van zijn schepen is in alle aspecten en tot in de kleinste details scheepvaartkundig correct. Dit is kenmerkend voor zijn werk en daarmee sluit hij aan bij zijn voorbeelden uit de zeventiende-eeuwse Hollandse school.

Johannes Schotel heeft meerdere zeeschilders opgeleid. Wat de meester-zeeschilder belangrijk vond, de systematische studie van het schip, gaf hij in een directe lijn door aan de jonge schilders die lessen bij hem volgden.¹⁰⁹ 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.'¹¹⁰ 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.¹¹¹

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 -handelaar.¹¹² 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 zelfs de hoogte van de golfslag.

Dat voor Petrus Schotel ook de selectie van de af te beelden scheepstypen 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.'¹¹³ Hoewel Schotel hoopte dat hij De Vries met zijn schetsvoorstel tevreden zou stellen, hield dit een regelrechte 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 het zogenaamde scheepsportret 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 Kanne-mans in opdracht van admiraal J.C. Rijk (1787-1854) het lineschip Zr. Ms. *Zeeuw*, een marinefregat waarop Rijk commandant was geweest.¹¹⁴ Johan Schütz werd benaderd door marineofficieren voor het schilderen van een portret van het schip waarover zij het commando had gevoerd. De officieren leverden beschrijvingen aan van gebeurtenissen uit hun loopbaan en de schilderijen werden op hun aanwijzingen door Schütz uitgevoerd.¹¹⁵

Enkele zeeschilders, zoals Jacob Spin, Dirk Antoon Teupken (1801-1845) en zijn zoon Dirk Antoon Josephus Franciscus Teupken, specialiseerden zich in het scheepsportret. Kenmerkend voor hun werk is de schemati-

sche compositie met een voor- en een zijaanzicht van het schip, die werd uitgevoerd in inkt op papier en ingekleurd met waterverf.¹¹⁶ 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. 9).

Ook bij de generaties zeeschilders na Schotel blijft de specifieke aandacht van de zeeschilder voor schepen aanwezig. De navolging van bepaalde zeventiende-eeuwse zeeschilders en het streven om hun imposante nautische kennis te evenaren, was bij sommigen zelfs een eerste doelstelling. Willem Gruyter jr. bijvoorbeeld, bezat tekeningen van onder anderen Willem van de Velde (I en/of II) en van Ludolf Bakhuizen voor raadpleging. Behalve dat hij de zeventiende-eeuwse schepen bestudeerde op afbeeldingen, bezat hij modellen van historische scheepstypen. Gruyter jr. was bijzonder trots op zijn collectie en beweerde: '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 volledig eigen had gemaakt.¹¹⁷

Louis Meijer bleef tot het einde van zijn loopbaan eigenhandig de schepen en het water schilderen. Toen Meijer op latere leeftijd last kreeg van reuma, liet hij alleen het schilderen van andere onderdelen van de compositie, zoals de meeuwen in de lucht, over aan zijn leerling Jacob Maris (1837-1899).¹¹⁸ In zijn atelier bevonden zich eveneens scheepsmodellen.¹¹⁹ Het gebruik van dergelijk studiemateriaal gaf hij door aan zijn leerling George Hoffmann. In diens nalatenschap waren onder het kopje schildersbenodigdheden de volgende attributen te vinden: 'een kleine bark', 'een groote schoener, in glazen kast', twee ankers en twee schijven.¹²⁰ 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. Zoals op foto's uit de jaren 80 is te zien, beschikten ook Schütz en Mesdag in hun ateliers over scheepsmodellen als studiemateriaal (AFB. 10 EN 11).





9 Petrus Paulus Schiedges (I), *Het schroefstoomschip 2de Klasse Zr. Ms. Citadel van Antwerpen*, 1874, olieverf op doek, 61,5 x 87 cm.



- ◀ **10** Willem Johannes Schütz in zijn atelier. Bovenop de kast achter hem staan verschillende scheepsmodellen. Foto, anoniem, circa 1880.
- ▶ **11** 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.

Foto's van een schilder aan het werk in het atelier werden gebruikt als reclamemateriaal binnen de kunsthandel. In de tweede helft van de negentiende 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.¹²¹ Dit geldt eveneens voor Schütz en Mesdag, die beiden voor de fotograaf 'aan het werk' zijn op een voltooid doek dat ingelijst op de ezel staat. Door middel van de strategisch geplaatste modellen in de inscenering van de foto, zorgden zij ervoor dat er geen misverstanden konden ontstaan over hun specialisme en de degelijke basis van hun deskundigheid. De aanwezigheid van de scheepsmodellen wijst erop dat de schilderijen op een traditionele wijze in het atelier tot stand kwamen.

Willem Mesdag bracht onder andere op deze manier in praktijk wat zijn leermeester Willem Roelofs hem had voorgehouden, namelijk dat hij door studie de schepen tot in de constructie diende te doorgronden.¹²² Een voorbeeld van Mesdags zorgvuldigheid in de weergave van nautische details is het schilderij *Klaar voor vertrek* uit 1893 (AFB. 12). Op het schilderij plaatste hij twee bomschuiten naast elkaar in de branding. Het schip aan de rechterkant is zojuist teruggekomen van de vangst. 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 klaar bij het spil op het achterdek. De stuurman heeft zijn positie ingenomen bij de helmstok. Alles is gereed om uit te varen. In werkelijkheid werden de bomschuiten niet zo dicht bij elkaar in de bewegelijke golven van de branding gelegd. Mesdag veroorloofde zich deze artistieke vrijheid om beide schepen van dichtbij en, zoals het een ware zeeschilder betaamt, tot in detail accuraat weer te geven.

► 12 Hendrik Willem Mesdag, *Klaar voor vertrek*, 1893, olieverf op doek, 141 x 181 cm.





H.W. Munday 1893



ONDERWERPKEUZE

Inleiding

In navolging van de zeventiende-eeuwse voorbeelden zoals Van de Velde, Bakhuizen en Nooms, is voor de negentiende-eeuwse zeeschilder de schepen het hoofdthema van zijn schilderijen en niet het water, de natuurlijke omgeving van de scheepvaart. Daarmee presenteert hij zich als een specialist in het schilderen van maritieme onderwerpen, die beschikt over een hoge mate van specifieke inhoudelijke vakkennis. Het perspectief van de zeeschilder op zijn vak scherpt zich verder aan als we ons concentreren op zijn onderwerpkeuze. Waaruit bestond de productie van schilderijen door de negentiende-eeuwse zeeschilders?

Voor de beantwoording van deze vraag zijn de thema's geïnventariseerd van de schilderijen 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* zond een ruime meerderheid, namelijk 77, werk in. Het gaat hierbij om een totaal van circa 1.587 schilderijen. Op basis van de inhoud van de schilderijtitels zoals die in de tentoonstellingscatalogi staan vermeld, is een onderverdeling naar onderwerp gemaakt.¹

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 beschrijft hij hierin een tafereel van een stoomschip in nood dat te hulp wordt geschoten door een vissersschuit. Van Emmerik noemt verschillende sloepen met figuren, de worsteling met de sterke branding en de passagiers aan boord van het stoomschip. In de

tentoonstellingscatalogus wordt niet meer dan de eerste zin van de beschrijving gebruikt: ‘Een woelende zee, met eene stoomboot, welke na verschillende avarijen onder de Kreek vastraakt.’² 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 correct zijn.

De analyse van de inzendingen wijst uit dat het type voorstellingen zonder een inhoudelijk gespecificeerde titel, de ‘algemene’ zeegezichten zoals *Stil water met schepen*, *Woelend water met schepen* of *Zeegezicht*, met 96,5 procent verreweg de grootste categorie vormde. Binnen de overige 3,5 procent van de schilderijen kan een onderscheid worden aangebracht tussen de onderwerpen moderne stoomvaart (1 procent), het zeehistoriestuk (1 procent) en het reportagestuk (1,5 procent). Op het totale bestand van titels vormen alle scheepsrampen circa 5,5 procent 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.³ 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 precieze beschrijving van de schilderijen in de catalogusvermelding.

‘Algemene’ zeegezichten

In de grootste categorie van schilderijen (96,5 procent) bestaand uit circa 1.533 ‘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, werd bijvoorbeeld over het werk van Johannes Schotel in 1832 door een kunstrecensent in de krant opgemerkt, dat het wenselijk was als hij wat afwisseling in zijn schilderijen aanbracht. Door eens een onweer en een opkomende of ondergaande zon op zee te schilderen kon Schotel meer halen uit het vak van zeeschilder, zo luidde zijn suggestie. Gilles verdedigde zijn vader met de mededeling dat hij, evenals andere schilders, doorgaans niet vrij was in de keuze van het onderwerp. Ter onderbouwing daarvan voegde hij toe: ‘Hoe zou hij anders eene stoomboot hebben kunnen afmalen?’⁴

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 *Ten-tonstelling 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 variëren, gaat toch niet aan. De zeeschilders hebben daar nog al eens een handje van.'⁵

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 een zeventiende-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 en in het hart van het schilderij de Nederlandse vlag (AFB. 13). Links liggen twee ponnens, die waarschijnlijk dienstdeden als beurtschepen, aan de rechterkant vaart een schouw en op de achtergrond is een kof, een kustvaarder, te zien. 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.⁶

Om zoveel mogelijk werk te 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.⁷ Ook van Louis Meijer is bekend dat hij zich voegde naar de wensen van de klant.⁸

► 13 George Willem Opdenhoff, *Schepen op kalm water*, circa 1860, olieverf op doek, 42 x 47 cm.



J. W. P. van der Meer







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

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.⁹

Het zeer hoge percentage ‘algemene’ zeegezichten, in samenhang met de kritiek van de recensenten op de geringe variatie in de zeestukken en de bereidheid van zeeschilders tot het aanbrengen van veranderingen, zoals hierboven is geschetst, verschaft een inkijkje in de productiepraktijk van de zeeschilders. Hoogstwaarschijnlijk zat de afwisseling binnen de 96,5 procent 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. 14). 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. Vanuit het perspectief van de zeeschilder op zijn vak, waarin veel aandacht uitging naar de schepen, was binnen de thema van het ‘algemene’ zeegezicht dus voldoende variatie aan te brengen.

Scheepsrampen

Van het totale aantal inzendingen door zeeschilders voor de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in de periode 1808-1900, kan circa 5,5 procent van de schilderijen worden ondergebracht in de categorie strandingen, reddingen en/of schipbreuken. Dit zijn circa 90 schilderijen. Tussen 1835 en 1860 werden vrijwel ieder jaar schilderijen met deze onderwerpen ingezonden. Een piek werd bereikt in de jaren 1850-1854 (zie: hoofdstuk 5, Figuur 6). De belangstelling voor het onderwerp werd gevoed door verschillende maatschappelijke en culturele ontwikkelingen die eraan bijdroegen dat zeeschilders zich met hun expertise konden onderscheiden van andere schilders en er een markt was voor hun werk. Enkel van de zeeschilders die zich op het thema van de scheepsramp toelieden, waren Ary Pleijsier, Christiaan Kannemans en Louis Meijer.

De negentiende-eeuwse Nederlandse zeeschilder werd, net als zijn landgenoten, regelmatig geconfronteerd met de rauwe realiteit van de vele slachtoffers die door de scheepvaart in die tijd werden geëist. Via de kranten en tijdschriften werd uitvoerige informatie verstrekt over de ongelukken, de barre weersomstandigheden, het lot van de bemanning, de redders en de schepen. 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 het particuliere initiatief dat in 1824 leidde tot de oprichting van twee reddingsmaatschappijen: 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.¹⁰

Intussen sijnpelde in de kunst en literatuur in de eerste helft van de negentiende eeuw langzaam de invloed door van de Europese romantische beweging. Van een brede navolging van de romantische schilderkunst was onder Nederlandse schilders echter geen sprake, noch in onderwerpkeuze noch in stijl.¹¹ Vooral via het werk van Engelse, Duitse en Franse schilders maakte het Nederlandse publiek kennis met de romantisch geïnspireerde schilderijstijl. Zij bezochten Nederland om de zeventiende-eeuwse landschapschilders te bestuderen en exposeerden in de decennia rond 1850 regelmatig 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.¹²

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





De storm op zee was een populair onderwerp tijdens de romantische stroming, maar hier werd teruggegrepen op een thema dat al ruim 200 jaar deel uitmaakte van de Hollandse schildersschool en dat bij kenners in hoog aanzien stond (AFB. 15).¹³ Het werk van buitenlandse zeeschilders heeft ongetwijfeld een stimulerende werking gehad op de productie van schilderijen met scheepsrampen in de jaren 1835-1855. Voor de Nederlandse zeeschilders ging het echter niet om de navolging van een romantisch thema en de bijbehorende schilderijstijl. Zij plaatsten zich in de eerste plaats in een genre-eigen Hollandse traditie, waarmee ze zich als de ware specialisten konden onderscheiden. De toe-eigening door buitenlandse schilders van de Nederlandse zeeschilderkunst werd in de kunstkritiek met argusogen gevolgd (zie: hoofdstuk 5).

De uitvoerige verslaggeving in de kranten en tijdschriften over actuele schipbreuken en reddingsacties vormden een makkelijk toegankelijke bron van informatie en inspiratie voor zeeschilders. Een duidelijke aanwijzing dat het nieuws in de pers door hen werd gevolgd, is de verstrekking van concrete details in de titels van de ingezonden schilderijen, zoals de namen van de kapitein en van het schip, de datum en de locatie. 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).¹⁴

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 hij wist het meteen te verkopen.¹⁵ Behalve dat Pleijsier zich had beziggehouden met de uitvoering van een traditioneel thema uit de zestiende- en zeventiende-eeuwse schildersschool, 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, het type schilderijen dat bovenaan stond in de hiërarchie van de schilderkunst.

De stranding van de *Jan Hendrik* in 1845 op de Sint Paulusrots was voor meerdere zeeschilders, waaronder wederom Ary Pleijsier, een aanleiding om een schilderij te maken. In de kunstkritiek werden de zeeschild-

ders aangemoedigd het tafereel vast te leggen.¹⁶ De schipbreuk van het barkschip voor de kust van Brazilië had veel opzien gebaard. In de dagbladen verschenen artikelen over de toedracht van de gebeurtenis, de terugkeer van de bemanning naar huis en de beloning van de moedige en vasthoudende redders.¹⁷ 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.¹⁸

Pleijsters terugkerende keuze voor het schilderen van de goed gedocumenteerde scheepsramp 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 het onderwerp, want in 1847 schrijft hij: 'Onlangs ben ik op het idee gekomen om eenige mijner schilderijen op steen te brengen, zoo als historischen schipbreuken'.¹⁹ Door middel van de steendruk, ofwel lithografie, een reproductietechniek die in de negentiende eeuw opgang maakte, konden afbeeldingen van schilderijen een groter publiek bereiken.²⁰ Pleijster ondervond dat schipbreuken, strandingen en reddingen, ongeacht het tijdvak, een goede bron van inkomsten waren.

Christiaan Kannemans' aanpak bij een opdracht van het loodswezen in het Zeeuwse Brouwerhaven, wijst eveneens op de 'historieele' status van de scheepsramp op doek. Voor de kust van Schouwen was op 25 oktober 1852 de Oostenrijkse brik *Pegno d' Amicitia* gestrand. De loodsen hadden de volledige bemanning veilig aan de wal weten te brengen, maar een reddingsloep uit Hellevoetsluis, die ook was uitgevaren, keerde niet meer terug van zee. Kannemans reisde af naar Zeeland om de situatie ter plekke te bestuderen, hij sprak ooggetuigen en verzamelde krantenberichten. De twee schilderijen zouden worden verloot ten bate van de weduwen en wezen van de verdronken redders. De loterij heeft nooit plaatsgevonden, toch wist Kannemans beide werken op respectabele locaties onder te brengen. Het grootste exemplaar bood hij koning Willem III aan, die het accepteerde. Het kleinere had hij tevergeefs geprobeerd te schenken aan de Oostenrijkse keizer. Die sloeg zijn aanbod af, waarschijnlijk omdat hij al eerder dat jaar van Ary Peijster een schilderij van dezelfde schipbreuk in ontvangst had genomen. Daarop bemachtigde Kannemans voor zijn schilderij in 1853 een eervolle plaats in de raadzaal van de gemeente Brouwershaven (AFB. 16).²¹





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

De dramatische redding had hij op doeken geschilderd van aanzienlijke afmetingen die doorgaans werden gereserveerd voor historiestukken. Kannemans' poging om de twee schilderijen op te laten nemen in vorstelijke collecties, toont dat hij ze zelf zag als bijzondere en prestigieuze werken. Kannemans stond in deze opvatting niet alleen. Zijn collega-schilders van de Amsterdamse kunstenaarsvereniging Arti et Amicitiae hadden in april en mei 1853 namelijk belangstelling 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.²² Na afloop van de tentoonstelling nam Arti een prent van het schilderij op 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.²³

De zienswijze van de scheepramp als een historiestuk bracht automatisch een hogere status van de vervaardiger met zich mee. Louis Meijer demonstreert dit met zijn zelfportret uit 1838 (AFB. 17).²⁴ In 1833 was Meijer begonnen met het schilderen van zeestukken. De stranding van de *Willem I* op Lucipara in 1837 was, volgens eigen zeggen, het beslissende moment om zich volledig te specialiseren in de zeeschilderkunst.²⁵ In de pers had hij in de uitvoerige berichtgeving rond de schipbreuk alle details kunnen terugvinden.²⁶ Speciaal ter begeleiding van het doek gaf hij in 1839 ook zelf een boekje uit, getiteld *Verklaring der schilderij, voorstellende de schipbreukelingen van Z.M. Stoomschip Willem I. op de Lucipara*.²⁷ Daarmee voorzag hij zijn schilderij van een extra historische en literaire referentie, zoals gebruikelijk was in de historieschilderkunst.

Op het zelfportret, dat associaties oproept met de zeventiende-eeuwse portretkunst, poseert Louis Meijer voor zijn ezel, waarop zijn schilderij van de stranding op Lucipara staat. Meijer ziet er gesoigneerd uit en draagt een grote ring aan zijn vinger. 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 zich 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 kunstenaar, die de capaciteiten bezat voor de vervaardiging van een hoogwaardig 'historieel' zeestuk.



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

Naast de actuele nieuwsfeiten werden als bron voor het schilderen van de scheepsramp vaak historische reisbeschrijvingen gebruikt, gebaseerd op ware gebeurtenissen. Dergelijke geschiedkundige reisliteratuur, die terugging tot de vijftiende eeuw en soms was verlucht met illustraties, werd populair in de loop van de achttiende eeuw en werd ook in de negentiende 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 voorbeeld van zo'n schilderij over een rampzalig verlopen historische reis is het werk van Ary Pleijsier, dat in 1847 in Den Haag te zien was. Het droeg de titel *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).*²⁸ 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 achttiende-eeuwse Franstalige verzameling van waargebeurde verhalen, was samengesteld uit ooggetuigenverslagen van schipbreuken, noodgedwongen overwinteringen, achtergebleven bemanning, scheepsbranden en ander onheil dat onderweg op zee kon optreden. Ook in de negentiende eeuw werden de boeken in meerdere aangevulde edities opnieuw uitgegeven. Pleijsier stuurde in 1848 opnieuw een schilderij van een historische schipbreuk in, *De schipbreuk van de Engelsche galjoot de Bottingham in 1710.* Voor de weergave van dit tafereel had hij uit dezelfde literatuur geput als het jaar ervoor.²⁹

Zeehistoriestukken

De aandacht in de negentiende eeuw voor de geschiedenis van de zeventiende-eeuwse Republiek, bood zeeschilders de gelegenheid om hun oeuvre uit te breiden met historische tafereelen uit een roemruchte periode waarin de scheepvaart Nederland macht en welvaart had gebracht. De interesse en vaardigheden om de historische scheepstypen, met na-

me grote oorlogsschepen, te schilderen was bij een gering aantal zeeschilders aanwezig. Iets meer dan 1 procent 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. Net als met de feitelijke verslaggeving van scheepsrampen, positioneerde de zeeschilder zich als een historisch schilder door het schilderen van de acties van de historische en de eigentijdse marine. Met de keuze voor dergelijke onderwerpen sloot hij aan bij de zeventiende-eeuwse zeeschilderkunst, waarin de daden van toenmalige zeehelden werden vereeuwigd door grote meesters als Bakhuisen en vader en zoon Van de Velde (AFB. 18).

In het schilderij, *Scène uit de Vierdaagse Zeeslag in 1666* van Aegidius Clemens August Schönstedt (1812-1881) uit 1853, is de navolging van de stijl en compositie van deze zeeschilders zichtbaar aanwezig (AFB. 19). Elementen die Schönstedt ontleende 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 afwijkingen van de zeventiende-eeuwse werken zijn het kleuriger palet van de negentiende-eeuwse zeeschilder, de sterkere contrasten in de lichtbehandeling en de aanzet tot heroïek van het strijdtoneel. Schönstedt, Hendrik Vettewinkel, Willem Gruyter jr. en Eduard van Heemskerck van Beest zonden van de jaren 30 tot in de jaren 70 meerdere zeehistoriestukken in. De toevoeging aan de titels van historische namen, gebeurtenissen en specialistische literatuur wijst op een actieve belangstelling van deze zeeschilders voor de maritieme geschiedenis. Beroemde zeehelden werden genoemd, zoals luitenant-admiraal Michiel de Ruijter, vice-admiraal Aert van Nes (1626-1693) en admiraal Cornelis Tromp (1629-1691). Er werd geciteerd uit en verwezen naar de tiendelige publicatie *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen* van historicus Johannes Cornelis de Jonge (1793-1853) uit 1833-1848 en *Het leeven en bedryf van den Heere Michiel de Ruiter*, een zeventiende-eeuwse biografie door Gerard Brandt.

Behalve in de titel kon een zeeschilder ook uitvoerig zijn in de begeleidende tekst die hij met een schilderij meestuurde. Zo voegde Schönstedt voor de tentoonstelling in Den Haag in 1849, een vier bladzijden tellende brief toe aan zijn doek, dat was 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, 11^{de} stuk*, bl. 242, en volg).³⁰





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





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

De ‘bijzonderheden’ in *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen* waarnaar hij verwijst, schreef hij voor de zekerheid over in zijn brief, als toelichting op het exacte moment uit de zeeslag op het schilderij. Daaruit 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.

Petrus Schotel ging nog een stap verder dan de productie van een schilderij en een begeleidende brief. Hij positioneerde zich met de publicatie van een indrukwekkend geïllustreerd geschiedkundig werk als een serieuze maritiem-historisch documentalist. Tussen 1849 en 1855 verscheen in Amsterdam een groot formaat platenalbum met de titel *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 teksten. 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 roemde de diepgravende studie, die tot vroeger tijden terugging dan die van J.C. de Jonge, en de uiterst nauwkeurige afbeeldingen van de historische details van de schepen, tuigage en de manoeuvres in de zeegevechten. Naar zijn mening bewees Schotel hiermee dat hij een grondige kennis bezat van de zeevaartkunde en dat hij bovendien een ware ‘geschiedvorscher’ was, want anders had hij dit werk niet tot stand kunnen brengen.³¹

De verschillende edities van *De Jonges Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen* waren slechts spaarzaam voorzien van voornamelijk portretten en zeekaarten.³² Daardoor behoorde Schotels maritiem-historische *Heldendaden der Nederlanders ter zee* tot de eerste, volledig geïllustreerde geschiedkundige publicaties die in de negentiende eeuw verschenen. In het voorwoord, dat is gericht aan koning Willem III, benadrukte hij de band van het vorstenhuis met de historische zeevaart en benoemde hij zijn doelstelling om met dit werk ‘Neêrlands Oorlogs- en Kunstroem’ op een waardige manier uit te dragen. Petrus Schotel zag 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 ten eerste dat hij zeeschilder was, en dus ter zake kundig kon worden geacht, pas daarna gevolgd door zijn overige maatschappelijke functies en verworvenheden: ‘Zeeschilder, Leraar der Eerste Klasse bij het Koninklijk Instituut voor de Marine, Ridder in

de Orde der Eikenkroon, Lid van de Koninklijke Akademie van Beelden- de Kunsten te Amsterdam en van andere Genootschappen'.³³

Deze onderwerpkeuze en de 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 eveneens de verrichtingen werden vastgelegd van de eigentijdse Nederlandse marine in de Indische Archipel, ook wel aangeduid als de Oost.³⁴ 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 negentiende eeuw in de Oost bijna jaarlijks bij een militaire operatie betrokken. Na de overdracht in 1816 van de voormalige voc-kolonies in deze regio door Engeland aan Nederland, 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 de 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.³⁵

Nadat de koloniale vloot aan daadkracht had gewonnen door de uitbreiding met stoomschepen, werden schilderijen van de marine-acties door enkele zeeschilders, de meesten (voormalige) marineofficieren, ingezonden naar de *Tentoonstelling van Levende Meesters*.³⁶ Het vroegste voorbeeld is een werk op de tentoonstelling in Rotterdam in 1858 van Christiaan Kannemans. Hij schilderde een reddingsoperatie 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)*.³⁷ Eduard van Heemskerck van Beest, die ook zeehistoriestukken vervaardigde van de zeventiende-eeuwse zeeslagen, exposeerde in 1865 *Zeeroovers in*

de Indische zee door een Nederlandsch oorlogsschip vervolgd wordende, op de Amsterdamse tentoonstelling.³⁸ 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.

Stoomschepen

Al vroeg in de negentiende eeuw doorkruisten raderstoomschepen de Nederlandse wateren. 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 waren, voornamelijk voor activiteiten langs de kust van Nederland en in de koloniale gebieden in Indonesië.³⁹ 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.⁴⁰

Zoals we hebben gezien werden onder kunstkenners de Hollandse schilders van de zeventiende eeuw, ook internationaal, hoog aangeslagen. Vanaf de laatste decennia van de achttiende eeuw waren in de schilderkunst de traditionele genres zowel inhoudelijk als kwalitatief de na te volgen voorbeelden.⁴¹ Voor de zeeschilder vormt tot ruim in de tweede helft van de negentiende eeuw de oriëntatie op de zeventiende-eeuwse zeeschilderkunst daardoor een rode draad in de beoefening van zijn vak. Het is daarom niet verwonderlijk dat het moeite moet hebben gekost om de moderne ontwikkeling van de stoomvaart in de zeestukken in te passen. Slechts circa 1 procent 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 totaal aantal van circa vijftien schilderijen.

In de jaren 20 en 30 zonden zeeschilders slechts drie schilderijen in



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

waarop een stoomschip voorkomt.⁴² De stoomschepen werden veel minder vaak geschilderd dan de traditionele zeilschepen en ze werden bij voorkeur afgebeeld in een compositie en stijl die nauw aansluit bij de zeventiende-eeuwse schilderkunst. Een voorbeeld daarvan is het schilderij *De eerste stoomboot op het IJ* door Nicolaas Baur, dat waarschijnlijk het vroegste schilderij is met de afbeelding van een stoomschip van een Nederlandse zeeschilder (AFB. 20).⁴³ 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 ogen-schouw te nemen.

De *Defiance* ligt aan de linkerkant bij de rand van het schilderij. Het stoomschip valt 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 is aan de behandeling van het licht op de zeilen en het kleurgebruik. Baur toont met dit werk dat hij meer waarde hechtte aan de navolging van deze zeventiende-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. Opdrachtgevers waren 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. 21).⁴⁴

Van Johannes Schotel is bekend dat hij, volgens zijn zoon en biograaf Gilles Schotel, 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.⁴⁵ Schotel wilde deze 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. 22).⁴⁶

De sterke oriëntatie op de zeventiende-eeuwse schilderijstijl en de ongeïnteresseerde houding van Baur en Schotel in nieuwe ontwikkelingen in de scheepvaart, worden in de compositie benadrukt doordat zij de moderne en de traditionele schepen niet met elkaar in een verband plaatsten. In dezelfde periode wordt door een generatiegenoot van deze zeeschilders, de combinatie van zeil- en stoomvaart 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. 23).⁴⁷ 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 voor de zeilschepen langs.

Boshamer geeft in zijn schilderij de voordelen van de stoomvaart weer, wat overigens door zijn opdrachtgever uitdrukkelijk gewenst zal zijn. Het moderne schip was bijvoorbeeld niet langer afhankelijk van windrichting en stroming. In zijn compositie plaatste hij 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.⁴⁸ De onmiskenbaar veranderende scheepvaart werd door Boshamer in een contemporaine, meer lineaire stijl aanschouwelijk gemaakt. In tegenstelling tot Baur en Schotel stond hij daarmee midden in zijn tijd.

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









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



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

In de zeeschilderkunst bleef lange tijd het beeld bepaald door traditionele zeilschepen. 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.⁴⁹ 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 de 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 1858-1870.⁵⁰ Het stoomschip was in de vorm van een motief of een detail op de achtergrond hoogstwaarschijnlijk nog veel vaker op de schilderijen te zien dan uit de titels kan worden opgemaakt. De aanwas van werken met stoomschepen toont aan dat een publieke belangstelling bestond voor dergelijke schilderijen. Het nieuwe scheepstype werd daarom ook door een deel van de zeeschilders geaccepteerd.



ONDER KUNSTBROEDERS

Inleiding

In hoeverre sluit de opvatting van de zeeschilder over zijn vak aan bij hoe andere schilders tegen het genre aankeken? Door middel van drie aspecten van de kunstenaarsvereniging, waar zich de hoogste concentratie van collega-schilders bevond, is onderzocht wat de positie van zeeschilders en de opvattingen over de zeeschilderkunst onder vakgenoten inhielden.

Als eerste aspect komt de vertegenwoordiging aan de orde van de zeeschilders en de zeeschilderkunst binnen de doelstelling, de organisatiestructuur en de gebeurtenissen in het verenigingsleven waarbij een schilder of een specialisme bijzondere aandacht konden krijgen. Tijdens ere-maaltijden, feesten en begrafenissen kwamen de leden bij elkaar en bij dergelijke gelegenheden werden over een schilder persoonlijk en ten overstaan van alle aanwezigen, via lofdichten, graf- en feestredes uitspraken gedaan over de aard en de kwaliteit van zijn werk. Het gaat hierbij niet zozeer om de waardering voor de schilderijen, maar om de interesse in de zeeschilder ten opzichte van de andere kunstenaars. Het tweede aspect wordt gevormd door het ledenbestand van de verenigingen en het aandeel van zeeschilders daarin. Deze gegevens zijn in een verband geplaatst met het derde aspect: de verkooptentoonstellingen die uitsluitend uit het werk van leden waren samengesteld. Aan de hand van de ontwikkelingen binnen die verkooptentoonstellingen wordt de positie inzichtelijk gemaakt van de zeeschilders op de kunstmarkt in de tweede helft van de negentiende eeuw.¹

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

schilders waren dan ook gebrand op het lidmaatschap van een of meerdere verenigingen. Het betekende voor een schilder niet alleen een aantoonbare bevestiging van zijn kunstenaarschap, wat hem een zekere status verleende, maar het bood vooral de gelegenheid om werk te exposeren en te verkopen. De ledentoonstellingen waren in de tweede helft van de negentiende eeuw het belangrijkste podium waarop de voorkeur voor bepaalde kunstenaars en kunstvormen door de verenigingen werd gedemonstreerd.²

De kunstenaarsvereniging

Tot het einde van de achttiende eeuw was een kunstenaar die zelfstandig een bedrijf voerde, verplicht om lid te worden van het Sint Lucasgilde, de broederschap van schilders en de beoefenaars van aan de schilderkunst verwante ambachten. Behalve dat het gilde toezag op de kwaliteit van de opleiding van aankomende schilders, beschermde het de productie van plaatselijke meesters tegen concurrentie van buiten de stad en werd de verkoop van werk gefaciliteerd. In Amsterdam, bijvoorbeeld, hadden de gilden voor de leden vanaf de tweede helft van de zeventiende eeuw kunstkamers ingericht, waar contact kon worden gelegd met potentiële kopers. Een deel van de inkomsten, uit onder andere de lidmaatschapsgelden, werd gebruikt voor de ondersteuning van arm-lastige leden en de nabestaanden bij overlijden. Met de opheffing van de gilden in 1798 verdween ook deze sociale voorziening.³

Naast de gilden ontstonden in de achttiende eeuw kunstgenootschappen, maar deze speelden als vertegenwoordigers van een beroepsgroep geen rol van betekenis. Bij deze genootschappen kwamen kunstenaars, amateurs en kunstliefhebbers bij elkaar voor kunstzinnige studie en ontspanning. Er werd gezamenlijk getekend naar model en men organiseerde bijeenkomsten voor de beschouwing van kunstwerken. De oudste Nederlandse kunstenaarsvereniging voor zowel amateurs als beroepskunstenaars, is voortgekomen uit zo'n kunstgenootschap, namelijk Teekengenootschap Pictura (Pictura) in Dordrecht, opgericht in 1774.⁴

In de loop van de jaren 30 van de negentiende eeuw kreeg men in kunstenaarskringen behoefte aan onderlinge organisatie en aan meer materiële ondersteuning. De slechte economische situatie in het land baarde menige kunstenaar zorgen. Het aantal kunstaankopen door overheid en particulieren was gedaald en de prijzen voor kunst waren

laag, terwijl het aanbod groot was. In 1839 nam in Amsterdam een groep kunstenaars het initiatief voor de oprichting van *Arti et Amicitiae* (*Arti*), de eerste vereniging voor uitsluitend professionele beeldende kunstenaars van Nederland. In Den Haag werd vervolgens in 1847 *Pulchri Studio* (*Pulchri*) opgericht, een vereniging die eveneens bedoeld was voor professioneel werkzame kunstenaars.⁵ Deze kunstenaarsverenigingen zijn belangrijk omdat Amsterdam en Den Haag in de negentiende eeuw de meest invloedrijke kunstcentra waren. Bij *Arti* waren van 1840 tot circa 1870 alle toonaangevende kunstenaars binnen de Nederlandse kunstwereld aangesloten.⁶ Vanaf 1870 nam *Pulchri*, door de ontwikkeling van de Haagse School, in artistiek opzicht en in omvang de leiding over van *Arti*.⁷ *Pictura* was een kleine kunstenaarsvereniging, maar is interessant omdat Dordrecht de woonplaats was van Johannes Schotel en zijn leerlingen, en de regio eromheen van oudsher sterk verbonden was met de scheepvaart.⁸

Bij deze drie verenigingen was op papier elke kunstenaar welkom, ongeacht het specialisme of de beoefende kunstvorm. In de formulering van de doelstelling en de reglementen werd hierin voor het lidmaatschap door het bestuur geen onderscheid gemaakt. Dit zou ook niet stroken met de beoogde bevordering en bloei van de beeldende kunst. Om de subjectieve voordracht van potentiële leden, de beoordeling en de voorkeuren in goede banen te leiden, waren strikte ballotageprocedures opgesteld. Het belangrijkste criterium om lid te kunnen worden was de kwaliteit van het werk. Of die van een voldoende niveau was, werd beoordeeld door kunstenaars die al lid waren. Dit wijst erop dat de kunstenaars onderling bekend waren met het werk van hun collega's en daar een mening over hadden. Dat ook zeeschilders door hun kunstbroeders werden erkend en gerespecteerd als kunstenaars, blijkt uit de instemming met de toelating als lid en zelfs de benoeming tot voorzitter.⁹

Gedurende de gehele negentiende eeuw was een aantal zeeschilders aangesloten bij een of meerdere kunstenaarsverenigingen tegelijkertijd en zij exposeerden ook op de verkooptentoonstellingen van de leden. Uiteraard vinden we in de ledenbestanden bekende namen als Schotel, Meijer en Mesdag. Maar we zien bijvoorbeeld ook Kiers, Dreiholtz en Breuhaus de Groot, allen zeeschilders die kwalitatief goed werk leverden, maar die niet in de huidige kunsthistorische literatuur voorkomen. Per onderzocht aspect zullen de drie kunstenaarsverenigingen hierna in chronologische volgorde van het jaar van ontstaan worden behandeld, achtereenvolgens: *Pictura*, *Arti*, *Pulchri*.





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

Doelstelling, organisatie en verenigingsleven

Pictura werd, geheel volgens de classicistische traditie, opgericht met het doel om drie keer in de week gezamenlijk te tekenen naar model of gipsbeeld en regelmatig kunstbeschouwingen te houden.¹⁰ In verenigingsverband werden wedstrijden georganiseerd, waarbij de deelnemers de opdracht kregen te tekenen naar levend gekleed model, gipsbeelden van de menselijke figuur en ‘het Capiteel van een Ionische Colom op tweederlij wijze verdeeld’.¹¹ De keuze voor deze onderwerpen in de tekenwedstrijden bleef de hele negentiende eeuw onveranderd. Hoewel bijvoorbeeld genre en landschap veel beoefende genres waren in Dordrecht, werden er voor de verschillende specialismen van de leden geen afzonderlijke wedstrijden gehouden. In de ledenregistratie ontbreekt de specialisatie van de kunstenaars. Ook op de lijst die in 1874 bij het honderdjarig bestaan was opgesteld, werd de kolom *Bijzonderheden* gebruikt voor het vermelden van niet meer dan de geboortedatum van de leden.¹² Lange tijd werd bij Pictura de functie van voorzitter bekleed door Martinus Schouman (van 1800 tot 1815), Johannes Schotel (van 1831 tot 1837) en Frans van den Blijk (van 1837 tot 1851).¹³ Het toont aan dat deze zeeschilders als vooraanstaande leden van de kunstenaarsgemeenschap werden gezien.

Ondanks de neutrale houding met betrekking tot de specialisatie, viel binnen de vereniging het werk van bepaalde zeeschilders toch op, zoals blijkt uit de reacties op een tentoonstelling die in 1819 in Dordrecht op initiatief van Pictura werd georganiseerd. Op deze expositie, die uitsluitend toegankelijk was voor geboren Dordtenaren, was het werk te zien van de drie zeeschilders die op dat moment lid waren: Johannes Boshamer, Johannes Schotel en Martinus Schouman. De laatste twee hadden een gezamenlijk vervaardigd schilderij ingezonden van het bombardement van Algiers (AFB. 24).¹⁴ Hieraan werd in de lofdichten en huldebetuigingen, gecomponeerd door stadsgenoten, speciale aandacht besteed. Een zekere A. Vogel wijdde aan *De attaque op Algiers* zelfs een apart couplet: ‘Dus zacht gestemd, maar diep verwonderd, Vertoont ons ’t zelfde oogenblik, Hoe Hollandsch krijgstuig brult en dondert, Den Algerijnen tot een schrik!’¹⁵

Ook in een ander huldeblijk putte men zich uit in lovende bewoordingen over het aangetroffen artistieke talent. In twee coupletten besprak de auteur gedetailleerd de zeestukken.¹⁶ In de lofdichten valt uiteraard geen kritische noot te bespeuren, maar er kan wel uit worden afgeleid welke opvatting er bestond over een zeestuk als het bombardement van

Algiers. In vergelijking met de meer algemene bewoordingen waarin de overige onderwerpen worden behandeld, krijgt dit schilderij namelijk extra aandacht. Het wordt beschouwd als een eigentijds historiestuk, dat een slagvaardig optreden toont van de marine tegen een vijand van het vaderland. Deze zienswijze komt overeen met hoe zeeschilders zelf dergelijke zeestukken positioneerden.

In het dichtstuk wordt daarnaast gewezen op de schildering van de natuur. Dit thema kan als de signatuur van Pictura worden gezien, want het wordt opnieuw aangehaald in de lofredes bij een volgende feestelijke gelegenheid. Tijdens de viering van het 50-jarig bestaan van Pictura in 1824, werden in de huldeblijken meerdere schilders eervol vermeld. Schouman en Schotel kregen hierin op persoonlijke titel een ruime plaats toebedeeld. Schoumans vakmanschap in de weergave van de zee en de lucht bij stormachtig weer werd beschreven: 'Hij, die de zee daar zweept en roert; Hij, die dien zwarten wolkenwagen Door 't luchtruim, voor den wind, doet jagen, En schepen slingeren doet, en neêr- en opwaarts voert'.¹⁷ Aan Schoumans capaciteiten voor de uitdrukking van de natuur, zee en wolken, worden meer dichtregels gewijd dan aan die van de landschapschilders. De schepen op zijn schilderijen komen er in het gedicht bekaaid van af en ook in het couplet over Schotel wordt de hoofdrol toebedeeld aan de zee. In deze taferelen vervullen de schepen volgens de auteur slechts een bijrol. Dit staat in tegenstelling tot de eigen opvatting van zeeschilders, waarin het schip centraal staat of minstens als gelijkwaardig wordt behandeld aan de elementen (AFB. 25).

Tijdens het feest ontving Schotel een gouden medaille voor zijn schilderij *Een stille zee bij een havenhoofd*, dat daar toen te zien was.¹⁸ Beide zeeschilders waren gelauwerde kunstenaars en genoten alom bekendheid door hun gezamenlijke schilderijen *De beschieting van Dordrecht door de Fransen* en *Het bombardement van Algiers*, twee belangrijke historische gebeurtenissen op lokaal en nationaal niveau. De feestzaal was gedecoreerd met onder andere één schilderij van Schouman en twee schilderijen van Schotel. Pictura was trots op zulke succesvolle leden en dat liet men blijken. Het jubileumfeest was een uitstekende gelegenheid om vooral Schotel aan de Dordtse schilders te presenteren als een lichtend voorbeeld voor allen.

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





Op dat moment waren Schouman en Schotel niet de enige belangrijke schilders op de vereniging. Abraham van Strij (I) (1753-1826), één van de oprichters van Pictura en een befaamd portretschilder, was in 1824 nog steeds actief. Andere beroemde Dordtse meesters waren Michiel Versteegh (1756-1843) en Gillis Smak Gregoor (1770-1843), die hun naam hadden gevestigd met respectievelijk genretaferelen in interieurs met kaarslicht en veestukken. Beiden werden hierbij sterk geïnspireerd door de zeventiende-eeuwse schilderkunst.¹⁹ Dat er zoveel aandacht uitging naar de zeeschilders kwam niet alleen voort uit hun specifieke artistieke capaciteiten. Het duidt er tevens op dat de bijzondere status van de zeeschilderkunst als historieschilderkunst ook door andere schilders werd erkend.

Aan het overlijden van de twee zeeschilders, Schotel in 1838 en Schouman in 1848, werd tijdens de bestuurs- en ledenvergaderingen meer aandacht besteed dan aan de dood van overige leden van Pictura. Over Schotel werd geschreven dat ‘zijne schildereijen (sic) wedijveren met de beste in dit genre van vroeger dagen, en inzonderheid munten die uit, waar stormachtige luchten en hooggaande zeeën op zijn afgemaald’. Van Schouman werd eveneens gemeld dat hij uitblonk in het schilderen van woelende zeeën.²⁰ Bij de begrafenis van Schotel op 27 december 1838, was een vertegenwoordiging van Pictura prominent aanwezig. Meerdere leden hadden gehoor gegeven aan de wens van de overledene om zijn grafkist te dragen. Frans van den Blijk en Christiaan Dreibholtz, beiden oud-leerlingen van Schotel, hielden samen met twee directeuren van Pictura de slippen van het lijkkleed vast.²¹ De kunstenaarsvereniging nam zo eervol afscheid van hun oud-voorzitter en een groot zeeschilder.

Wellicht door het ontbreken van toonaangevende en succesvolle zeeschilders, verdween in de jaren daarna de zeeschilderkunst bij Pictura naar de achtergrond. Dit blijkt bijvoorbeeld uit het boekje dat bij de bekendmaking van de nieuwe erepenning van Pictura in 1864 werd uitgegeven. Hierin was een korte geschiedenis van het genootschap opgenomen en een verklaring van het ontstaan van de zogenaamde Dordrechtse schilderschool. Volgens auteur Johan Anthony Smits van Nieuwerkerk (1820-1893), een lithograaf, tekenaar en kunstverzamelaar in Dordrecht, tevens lid van Pictura, was de liefde voor het tekenen naar de natuur in Dordrecht en omgeving wat de schilders verbond.²² Na een uitvoerige beschrijving van de stad en de streek met de rivier de Merwede, ‘een der aanzienlijkste en prachtigste stroomen van ons Vaderland’, en een opsomming van de kenmerkende landschapselementen, concludeerde hij

dat de Dordrechtse schilders door de schoonheid van de omgeving zijn voorzien van het beste studiemateriaal dat ze zich kunnen wensen. Hij richt zich volledig op de landschapschilders. De zeeschilderkunst of de zeeschilders komen in deze uiteenzetting niet voor. In 1874 stelde dezelfde auteur opnieuw een publicatie samen, nu ter gelegenheid van het 100-jarig bestaan van *Pictura*, waarin het er opnieuw sterk op lijkt dat hij de Dordrechtse school vooral als een bolwerk van landschapschilders wilde profileren.²³

Pictura mocht tot 1848 de belangrijkste eigentijdse zeeschilders, Martinus Schouman en Johannes Schotel, tot haar leden rekenen. Ondanks de neutrale omgang met de specialisaties van de leden binnen het bestuur van de vereniging, zoals bij de tekenwedstrijden en in de ledenregistratie, was men trots op de zeeschilders en hun specialisme. Dit werd wellicht mede gevoed door de eeuwenoude band van Dordrecht met de scheepvaart, maar het is opvallend dat deze succesvolle zeeschilders en hun werken verreweg de meeste aandacht kregen. Zij produceerden schilderijen die als een geslaagde navolging van de zeventiende-eeuwse naturalistische schilderstijl werden beschouwd en die, in een aantal gevallen, belangrijke historische gebeurtenissen verbeeldden. De zienswijze van deze zeestukken als historieschilderkunst droeg bij aan het prestige van de zeeschilders. Waarschijnlijk voldeed het werk van een zeeschilder zoals Johannes Boshamer, die ook exposeerde op de Dordtse tentoonstelling in 1819, niet aan deze kwalificaties. Daarom werd over hem met geen woord gerept in de lofdichten die op de vereniging circuleerden. Hoewel men aan de stijlnavolging van de zeventiende-eeuwse Hollandse school gehecht was, werd in de kring van *Pictura* in relatie tot de zeeschilderkunst niet expliciet verwezen naar voorbeelden zoals Willem van de Velde (II) of Ludolf Bakhuizen.

Arti et Amicitiae werd in 1839 opgericht in Amsterdam onder het motto 'Gelijkheid, openhartigheid en vrolijkheid'.²⁴ Onder de negentien oprichters waren schilders, graveurs, architecten en beeldhouwers. Deze kunstenaars waren bijna allemaal verbonden aan de Koninklijke Academie van Beeldende Kunsten van Amsterdam: als lid, als docent of omdat ze daar hun opleiding hadden genoten.²⁵ In januari 1840 werd het concept van het reglement opgesteld. Hierin werd de doelstelling van de vereniging beschreven en de wijze waarop die kon worden gerealiseerd.²⁶ Elke professioneel werkende kunstenaar kon lid worden, ongeacht het specialisme. Net als bij de achttiende-eeuwse kunstgenoot-

schappen, kon men zich bij Arti op een intellectueel niveau met kunst bezighouden door het bijwonen van de leerzame bijeenkomsten, de kunstbeschouwingen en de lezingen, en een bezoek aan de bibliotheek. Een verschil met een voormalig kunstgenootschap zoals Pictura, was dat bij Arti van het begin af ook voor de economische kant van het kunstenaarschap werd gezorgd. Voor de leden bestond de mogelijkheid tot deelname aan de eigen binnen- en buitenlandse verkooptentoonstellingen en was er, evenals bij de gilden, een steunfonds voor weduwen en wezen van de leden.

Meteen in het allereerste jaarverslag werd de ledenlijst gepubliceerd en bleef in de navolgende jaren daarin verschijnen. Achter de namen van de kunstenaars stonden hun woonplaats en een eenvoudige aanduiding van hun beroep vermeld: architect, graveur, beeldhouwer of kunstschilder, zonder toevoeging van een specialisme. In de registratie was een onderscheid aangebracht tussen verschillende soorten lidmaatschappen.²⁷ Tot de eerste 89 ereleden behoorden de koninklijke familie, ministers, (oud-) burgemeesters, hoogleraren en bekende kunstenaars uit Nederland en Europa. Dergelijke honoraire leden droegen bij aan het prestige van de vereniging. In deze categorie was met volgnummer drie, op 2 april 1840, de Dordrechtse zeeschilder Martinus Schouman ingeschreven, die dus net als bij Pictura ook hier het aanzien genoot van een gerenommeerd kunstenaar.

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

Zoals de omvangrijke vertegenwoordiging van stafmedewerkers van de Koninklijke Academie van Beeldende Kunsten onder de oprichters van Arti al doet vermoeden, was de historieschilderkunst het specialisme op de vereniging dat het meest in aanzien stond en werd de zeventiende-eeuwse Hollandse school als een inspiratiebron gekoesterd. Dit was bijvoorbeeld zichtbaar aan de inrichting bij de feestelijke inwijding van het verenigingsgebouw aan het Rokin in 1840. In de gangen en de

zalen, waar zoveel mogelijk schilderijen van leden waren opgehangen, hadden de werken met nationaal-historische heldendaden, mythologische en Bijbelse voorstellingen de beste plaatsen gekregen. De decoratie tussen de schilderijen bestond onder andere uit vijf ‘kapitale spiegels’, waarop de namen van zestiende- en zeventiende-eeuwse Hollandse en Vlaamse meesters waren aangebracht, omringd door lauwerkransen met eikenloof. Op deze eregalerij hing ook een schilderij van Louis Meijer. Het werk van enkele andere zeeschilders, Breuhaus de Groot, Petrus Schotel en Dreiholtz, was elders in het gebouw opgehangen.²⁸ De atmosfeer verschilde duidelijk met de smaakvoorkeur bij Pictura, waar geen directe banden bestonden met academische kringen en men vooral gericht was op de natuuruitdrukking in de landschap- en zeeschilderkunst.

De voorliefde bij Arti voor het historiestuk komt eveneens tot uiting in een initiatief dat speciaal voor de leden op touw was gezet. Eén van de verenigingsprojecten waarbij de schilderijen van leden exclusief bijeen werden gebracht en werden tentoongesteld, was de zogenaamde historische galerij.²⁹ Koning Willem III onthulde in 1862 de eerste helft van de galerij in de nieuwe kunstzalen van het verenigingsgebouw. In 1864 volgde de op dat moment nog incomplete tweede helft. De historische galerij bestond uiteindelijk uit een reeks van 103 schilderijen met onderwerpen uit de vaderlandse geschiedenis, beginnend bij ‘Neerlands woeste toestand’, een landschap, en eindigend met een portret van de achttiende-eeuwse medicus en hoogleraar Petrus Camper. De keuze voor de uitbeelding van de geschiedenis van het Nederlandse volk kwam voort uit de intellectuele doelstellingen van Arti. Door middel van de galerij kon zowel het peil van beschaving bij het publiek worden verhoogd, als ook de broederlijke samenwerking tussen de kunstenaars en de bloei van de beeldende kunsten worden bevorderd. De serie taferelen werd namelijk geschilderd door 77 leden van Arti, die daarvoor binnen de vereniging door middel van stemming waren geselecteerd.³⁰ Naast de daden van vaderlandse helden, werden hoogtepunten uit de economische, culturele en wetenschappelijke geschiedenis op de schilderijen verbeeld.³¹

Uiteraard konden in dit brede spectrum van onderwerpen de oorlogsvoering ter zee, de ontdekkingsreizen en de visserij niet ontbreken. Onder de originele 103 schilderijen zijn elf doeken die vanwege de titel kunnen worden gekenmerkt als een marine (als genre), zoals bijvoorbeeld catalogusnummer 19, *Haringvisserij op de Maas en langs de kusten*,

1152, catalogusnummer 46, *Zeeslag bij Vlissingen, 1672* en catalogusnummer 55, *Cornelis Houtman tracht langs Kaap de Goede Hoop naar Java te zeilen, 1595*.³² Zes van de elf werken zijn vervaardigd door vijf verschillende gespecialiseerde zeeschilders, de overige vijf zijn door schilders gemaakt die niet als zodanig te boek staan.³³ De leden van Arti hadden kennelijk onvoldoende vertrouwen in de 'historieele' vaardigheden van de zeeschilders voor de uitvoering van alle voor de scheepvaartgeschiedenis relevante stukken voor de galerij.

De historieschilderkunst was bij Arti ook ruim vertegenwoordigd in de collectie grafiek waarmee inkomsten werden gegenereerd voor het weduwen-en wezenfonds.³⁴ De prenten die werden aangeboden waren voornamelijk reproducties van schilderijen. Op de lijst van kunstwerken uit 1860 stonden twintig titels, die varieerden van Bijbelse taferelen en reproducties van zeventiende-eeuwse schilderijen tot portretten van leden van het koningshuis. Van één titel kan met zekerheid gezegd worden dat dit een marine (als genre) was, namelijk de eerder genoemde prent *Het stranden van de Oostenrijksche brik Pegno d'Amicitia*, naar het schilderij van Christiaan Kannemans uit 1853. Tien jaar later, in 1870, was het assortiment uitgebreid tot 31 prenten, waaronder gravures naar de schilderijen uit de historische galerij van Arti.³⁵ Er waren niet meer marines (als genre) aan de verkooplijst toegevoegd, maar net als de andere negentien prenten die ook al eerder verkrijgbaar waren, werd de stranding van de *Pegno d'Amicitia* nog steeds verkocht. De opvatting van de scheepsramp als een historiestuk, die ook onder zeeschilders en kunstrencensenten bestond, werd dus door deze kunstenaarsvereniging gedeeld.

Een meer prominente plaats werd bij Arti aan de zeeschilderkunst toegewezen in de uitvoering van een ander bijzonder verenigingsproject. Ter gelegenheid van zijn 25-jarig regeringsjubileum in 1874, werd door de leden een geschenk samengesteld voor koning Willem III. Arti had al jarenlang een goede band met het koninklijk huis. De opeenvolgende Nederlandse vorsten en vorstinnen toonden daadwerkelijk hun belangstelling voor de kunst door middel van de aankoop van werken en de ondersteuning van jonge kunstenaars met subsidies en onderscheidingen. Koning Willem II en koningin Anna Paulowna (1795-1865) en na hen koning Willem III en koningin Sophie (1818-1877), waren beschermheer en beschermvrouwe van de vereniging en brachten regelmatig een bezoek aan de kunstzaal. Willem III had een voorkeur voor tekeningen en was onder andere geïnteresseerd in zeegezichten. In 1860 kocht hij bijvoorbeeld op een tentoonstelling 26 van de 163 aangeboden



26 Geschenk van Arti aan koning Willem III. Eén van de acht lijsten, met hierin de bijdragen van de zeeschilders Nicolaas Riegen (linksboven), Willem Gruyter jr. (rechtsboven) en Everhardus Koster (rechtsonder), in één van de zeven verzamellijsten, 1874, olieverf op paneel, 140 x 210 cm., afzonderlijke paneelschilderingen 25 x 40 cm.

tekeningen aan, waaronder het werk van de zeeschilders Willem van Deventer en Christiaan Dreiholtz.³⁶

Toen in 1874 het jubileumfeest zich aandiende, ontving de koning zeven verzamellijsten met in totaal 99 kleine olieverfschilderingen op paneel, één verzamellijst met zestien medailles en zeven gegraveerde koperplaten en een album met tekeningen en foto's van het werk van de architecten. Meer dan twee derde van de werkende leden leverde op eigen initiatief een bijdrage aan de totstandkoming van het geschenk. Van de meesten van hen had de koning eerder al eens iets aangekocht voor zijn collectie.³⁷ De schilders zonden in veel gevallen representatieve voorbeelden van hun specialisme in. De genretafereelen vormden met 29 schilderijtjes de grootste groep, gevolgd door achttien landschappen en zestien afbeeldingen van dieren.³⁸ Acht van de 99 kunstschilders die hun medewerking verleenden, waren gespecialiseerd in de zeeschilderkunst en ook zij leverden ieder een staaltje van hun vernuft. Daarnaast waren nog zes paneeltjes met een afbeelding die kan worden ondergebracht in de categorie marine (als genre), maar die niet door zeeschilders waren geschilderd.³⁹ Dat bracht het totaal op veertien marines (als genre) (14,1 procent) in de bijdrage aan het geschenk van de schilders.

Door een enkele zeeschilder werd in zijn themakeuze een verband gelegd met het regeringsjubileum. Het werk met de titel *Op het IJ, 12 Mei 1849* van Everhardus Koster, liet bijvoorbeeld de feestelijkheden zien die plaatsvonden tijdens de kroning van Willem III op het IJ in Amsterdam 25 jaar eerder (AFB. 26). De overige zeestukken weerspiegelden vermoedelijk de bij de schilders bekende smaak van de koning: zee- en riviergezichten met vissers, de koopvaardij, de marine en de zeilende binnenvaart. Het is opmerkelijk dat de zeestukjes, anders dan bijvoorbeeld de landschappen, een duidelijke positie hadden gekregen in het midden, langs een doorlopende diagonale lijn, symmetrisch aan de zijkant of op de vier hoeken van een lijst. Mogelijk werd eenvoudig tegemoetgekomen aan de smaak van de jubilaris, maar wellicht lag aan de indeling een programmatisch idee ten grondslag en werd hiermee het belang van de zeeschilderkunst binnen de Nederlandse schilderschool gemonstreerd. De 99 paneeltjes roepen immers met betrekking tot de onderwerpen en de uitvoering associaties op met de traditionele zeventiende-eeuwse Hollandse genres. In ieder geval hadden de leden van Arti voor de koning een in artistiek opzicht conventioneel, en dus Arti-waardig, geschenk bedacht.

Met de neutrale houding ten aanzien van de specialismen van de indi-

viduele leden bij de toelating tot de vereniging, maakte Arti de doelstelling 'de verbroedering der kunstenaars' enerzijds volledig waar. Anderzijds bleek uit verschillende ledenactiviteiten duidelijk de voorkeur voor historiestukken en de menselijke figuur, beide academische onderwerpen, en de navolging van de zeventiende-eeuwse Hollandse schilderschool. De zeeschilders ontvingen bij Arti geen bijzondere aandacht. Dit in tegenstelling tot Pictura waar, mede door de belangstelling voor natuuruitdrukking en door de grotere afstand tot academische kringen, voor de zeeschilderkunst meer ruimte was.

De derde en laatste kunstenaarsvereniging is Pulchri Studio in Den Haag. De doelstelling en organisatie wijken niet veel af van Pictura of Arti. In 1847 werd Pulchri op initiatief van acht kunstschilders opgericht. In het eerste reglement werd de doelstelling van de vereniging op een heldere en praktische manier beschreven: 'Het doel van dit Genootschap is: de Kunst te bevorderen door het teekenen naar het gekleed model en door het houden van Kunstbeschouwingen.'⁴⁰ Onder de oprichters waren landschapschilders, en de zeeschilder Willem van Deventer. Van 1853 tot 1863 was Louis Meijer voorzitter van Pulchri en Mesdag bekleedde tussen 1889 en 1907 deze belangrijke functie.⁴¹ Evenals bij Pictura, genoten zeeschilders hier dus ruimschoots respect. Mogelijk kwam ook dit voort uit de aanwezigheid van landschapschilders en de interesse in natuuruitdrukking.

De kandidaten voor het lidmaatschap van Pulchri werden door de eigen leden voorgedragen. Bij de ballotage voor de opname als werkend lid werd het oeuvre van de kunstenaar bestudeerd. Het ingezonden werk werd een aantal weken tentoongesteld en de leden werden gemaand dit te gaan bekijken, zodat zij bij de stemming tot een weloverwogen oordeel konden komen. Uit de strikte ballotageprocedure blijkt dat de kwaliteit van het werk van de kunstenaar bij Pulchri het belangrijkste onderdeel was in de weging voor toelating.⁴²

In de jaarverslagen werd de stand van zaken rond het ledenbestand op een zakelijke wijze inzichtelijk gemaakt.⁴³ De naamlijsten werden hierin gepubliceerd en er werd kort verslag gedaan over het actuele aantal levende leden. Ook van de overleden leden werd een opsomming gegeven. In beide gevallen ontbreekt een bespreking van bijzonderheden rond de loopbaan en het werk van de kunstenaar. Helaas zijn geen bronnen bekend die een blik bieden op de waardering van de zeeschilderkunst of de zeeschilders binnen het verenigingsleven van Pulchri.

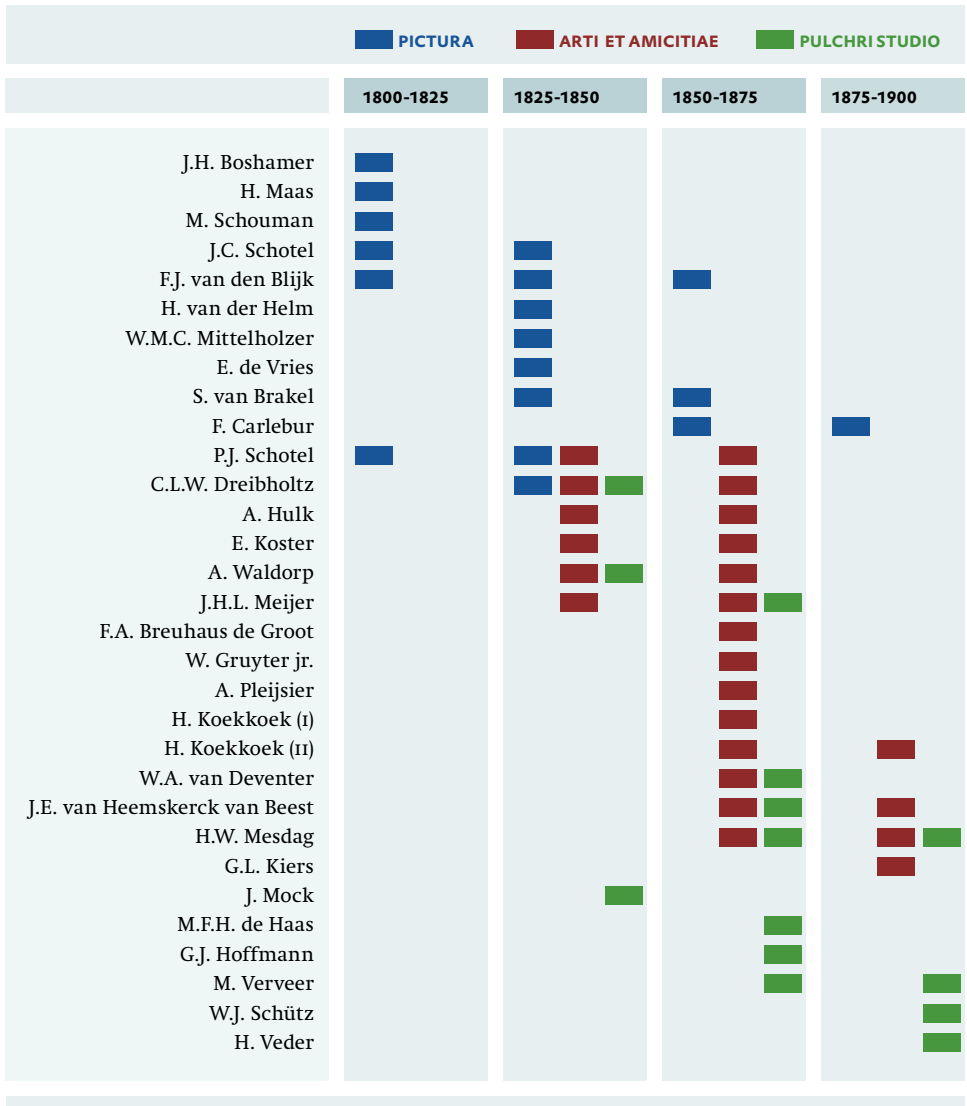
Ledenbestand

De zeeschilders stonden in een aantal gevallen gelijktijdig en soms afwisselend, bij de ene vereniging als buitenlid geregistreerd en bij de andere als gewoon lid, al naargelang hun woonplaats. Daardoor konden ze optimaal gebruik maken van de mogelijkheid om hun werk te verkopen door te exposeren op de ledentoonstellingen. Willem Schütz legde het in een interview uit 1929 haarfijn uit: 'Ik ben lid geweest van Pulchri, Arti, Sint Lucas, de schildersgenootschappen in Holland, en als zoodanig waren m'n werken op tentoonstellingen in onze groote steden en in het buitenland. Als je op goede exposities uitkomt, verkoop je ook.'⁴⁴

Deze verkoopstrategie werd niet alleen door zeeschilders toegepast, maar was wijd verbreid onder kunstenaars aanwezig. Voor de zeeschilders bleek die aanpak niet voldoende om zich te handhaven op de negentiende-eeuwse kunstmarkt, want van hun schilderstijl en onderwerpkeuze werden later drastische aanpassingen gevergd. Om hun positie op de kunstmarkt inzichtelijk te maken, wordt in deze paragraaf het aandeel van de zeeschilders binnen de ledenbestanden beschreven en vervolgens in een verband geplaatst met de vertegenwoordiging van de zeeschilderkunst op de ledentoonstellingen.

In de negentiende eeuw zijn minimaal 31 van de 110 zeeschilders lid geweest van één of meer van de kunstenaarsverenigingen Pictura, Arti en Pulchri (**FIGUUR 3**). Bij Pictura waren in de eerste decennia tien zeeschilders aangesloten. In later jaren komt het niet meer voor dat hier zoveel zeeschilders gelijktijdig lid waren.⁴⁵ Vanaf de oprichting van Arti in 1839, waren tot 1900 in totaal vijftien zeeschilders lid.⁴⁶ Bij Pulchri werden in de periode van 1847 tot 1900 twaalf zeeschilders als lid geaccepteerd.⁴⁷

Een onderlinge vergelijking van de ledenbestanden laat zien dat Pulchri in de periode vanaf de oprichting in 1847 tot 1870, in verhouding tot Arti meer zeeschilders in de gelederen had, namelijk 2,5 zeeschilders op een totaal van 55 werkende leden (= 4,5 procent) gemiddeld per jaar (**FIGUUR 4**).⁴⁸ Bij Arti waren in dezelfde periode 3,6 zeeschilders op 130 werkende leden (= 2,8 procent) gemiddeld per jaar lid.⁴⁹ Van 1870 tot 1900 daalde het aandeel van de zeeschilders in beide verenigingen. Bij Pulchri waren 1,8 zeeschilders op 127 werkende leden (= 1,4 procent) en bij Arti waren dat er nog steeds 3,6 maar op een hoger aantal werkende leden van 220 (= 1,6 procent) gemiddeld per jaar. In de laatste decennia

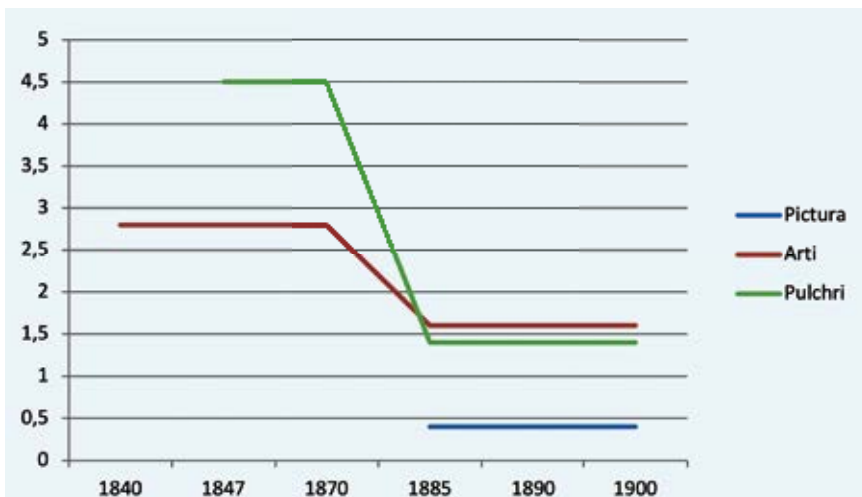


FIGUUR 3 Lidmaatschap van zeeschilders bij Pictura, Arti et Amicitiae en Pulchri Studio, 1800-1900.

van de negentiende eeuw is het percentage zeeschilders bij deze verenigingen dus vrijwel gelijk.⁵⁰ In de laatste vijftien jaar van de negentiende eeuw had Pictura jaarlijks gemiddeld 69 werkende leden. Het aandeel van de zeeschilders werd toen vertegenwoordigd door slechts één persoon (= 0,4 procent).⁵¹

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

Toch was Arti in trek onder zeeschilders zoals ook bij andere kunstenaars, wat blijkt uit de hoogste gemiddelde hoeveelheid werkende leden per jaar. De voorkeur voor Arti hing samen met de goed georganiseerde voorzieningen en de grotere omvang van de vereniging, die gunstige omstandigheden boden voor de beroepsuitoefening en verkoopresultaten. Kort na de oprichting van Arti sloten Christiaan Dreiholtz en Petrus Schotel zich in 1842 allebei aan als buitenlid. Schotel was toen al vertrokken als lid bij Pictura, maar Dreiholtz stapte rechtstreeks over



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

van Pictura naar Arti en hij werd vijf jaar later ook nog lid van Pulchri. Louis Meijer en Anthonie Waldorp hadden op basis van hun leeftijd al lid kunnen zijn van Pictura, voordat Arti en Pulchri werden opgericht. Zij meden echter Pictura en ze meldden zich direct bij Arti en enkele jaren later bij Pulchri aan. Ook Willem van Deventer, Hendrik Willem Mesdag en Eduard van Heemskerck van Beest waren zowel lid van Arti als van Pulchri, en niet van Pictura. Enkele zeeschilders stonden bij Pictura als erelid in de administratie vermeld: Schouman, Johannes Schotel, Meijer en Mesdag ontvingen deze blijk van waardering in de nadagen van hun loopbaan. Schouman was gedurende de laatste fase van zijn leven daarnaast ook erelid van Arti.

Het lidmaatschap van meerdere kunstenaarsverenigingen leverde de zeeschilders een geografisch grotere naamsbekendheid op. Iets wat vooral voor gespecialiseerde schilders zoals de zeeschilders van belang was, omdat zij hun werk bij een kleine groep liefhebbers onder de aandacht moesten zien te brengen. In de periode 1870-1900 ging bij de zeeschilders nog steeds de eerste keus voor een lidmaatschap uit naar Arti en daarna naar Pulchri, zij het met een gering verschil. Pictura verliest in de loop van de jaren haar betekenis als kunstenaarsvereniging voor de zeeschilders, mogelijk vanwege de oriëntatie op de landschapschilderkunst, die sterker werd na de dood van Johannes Schotel in 1838.

De verkooptentoonstelling

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

De status en de nautische expertise van de zeeschilder blijken niet toereikend te zijn geweest om deelname aan de ledentoonstellingen te bestendigen. Gedurende de laatste decennia van de negentiende eeuw tekent zich bij de drie kunstenaarsverenigingen op de verkooptentoonstellingen namelijk een tendens af van een daling in het aantal geplaatste

marines (als genre) van zeeschilders. Tegelijkertijd is een toename zichtbaar van dit type schilderijen vervaardigd door andere schilders.⁵²

Deze ontwikkeling wordt duidelijk door een analyse van de catalogi van ledententoonstellingen op de drie kunstenaarsverenigingen en van de *Tentoonstelling van Levende Meesters*, die gedurende de tweede helft van de negentiende eeuw werden georganiseerd.

In de tentoonstellingscatalogus die in 1874 bij het 100-jarig bestaan van Pictura verscheen, werd nadrukkelijk vermeld dat men uitsluitend werken toonde van schilders die voorheen of op dat moment lid van de vereniging waren.⁵³ Op deze jubileumtentoonstelling waren zestien marines (als genre) te zien, die op één na allemaal waren vervaardigd door tien van de twaalf zeeschilders die in de negentiende eeuw lid waren van Pictura.⁵⁴ Uit de catalogus van een ledententoonstelling uit 1895, valt op te maken dat zich toen geen zeeschilders bevonden onder de deelnemende kunstenaars, maar dat negen van de geëxposeerde schilderijen wel behoorden tot de categorie marine (als genre).⁵⁵ Door de leden van Pictura werd de marine (als genre) dus nog steeds beoefend, maar tegen het einde van de negentiende eeuw specialiseerde men zich niet meer in dit bepaalde type schilderijen. Kunstenaars pasten hun productie aan de vraag van de markt aan, wat een verbreding van hun vakgebied met zich mee kon brengen, maar ook betere verkoopresultaten.

Bij Arti werd met ingang van 1889 gestart met de organisatie van ledententoonstellingen.⁵⁶ De commissies die verantwoordelijk waren voor de programmering en samenstelling van de tentoonstellingen, werden om de paar jaar door de eigen leden gekozen uit het ledenbestand.⁵⁷ Op deze manier kregen persoonlijke voorkeuren van commissieleden voor genres of kunstenaars, niet of maar voor een korte tijd de kans de smaak te bepalen. Het gaf de kunstenaarsvereniging de gelegenheid om met het aanbod op de ledententoonstelling nauwkeurig in te spelen op de vraag op de markt.

In de zeven ledententoonstellingen die tussen 1889 en 1900 bij Arti werden gehouden, verschoof, net als bij Pictura, de inzending van marines (als genre) van de zeeschilders naar de overige schilders. Het teruglopen van het aantal deelnemende zeeschilders, betekende voor de ledententoonstellingen van Arti, net als bij Pictura, niet dat er evenredig minder marines (als genre) te zien waren.⁵⁸ Een exemplarisch voorbeeld van een zeeschilder die met zijn onderwerpkeuze en stijl juist wel goed aansloot bij de ontwikkelingen is Willem Mesdag. Bij Arti had men in

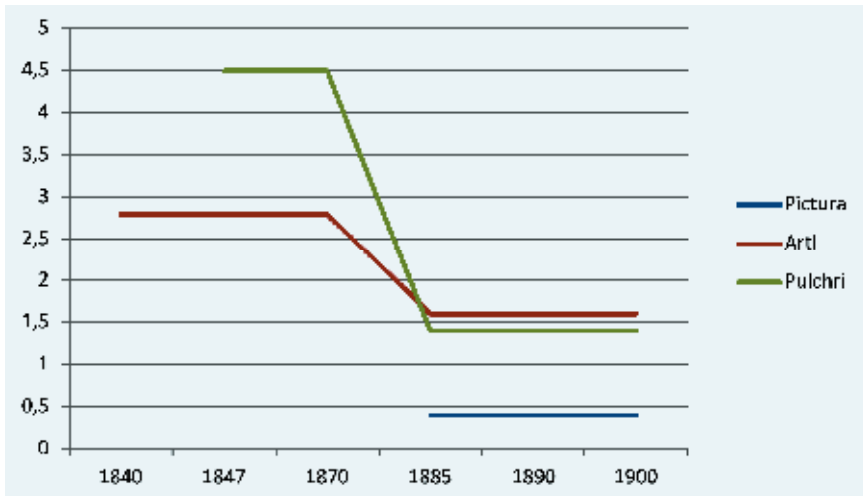
het tentoonstellingsprogramma dan ook ruimte gemaakt voor een solo-expositie van deze zeeschilder, die een buitenlid van Arti was en op dat moment tevens voorzitter van Pulchri Studio. Hij kreeg in de zomermaanden van 1895 de gelegenheid om 67 schilderijen en tekeningen te laten zien in de kunstzalen aan het Rokin.⁵⁹

Het tentoonstellingsbeleid bij Pulchri vertoont een ander beeld. Daar ging men vanaf 1867 tentoonstellingen houden van het werk van leden.⁶⁰ Uit de catalogus van 1870 blijkt dat er dat jaar ook werk aanwezig was van voormalige leden die kort daarvoor waren gestorven.⁶¹ Op de tentoonstelling werden 24 schilderijen geëxposeerd uit de onderwerpscategorie marine (als genre) en deze waren alle vervaardigd door zeeschilders. Meijer en Waldorp, beiden waren gestorven in 1866, hadden ieder met negen doeken een plaats gekregen op de tentoonstelling.

Vanaf 1886 beschikte Pulchri over een eigen verenigingsgebouw aan de Prinsengracht in Den Haag. Daar werden vervolgens vrijwel jaarlijks tentoonstellingen gehouden van de schilderijen van werkende leden.⁶² Ter gelegenheid van de opening van de kunstzaal werd in 1888 groots uitgepakt met een expositie van schilderijen, schetsen, tekeningen en etsen.⁶³ Dat de positie van de zeeschilders sinds 1870 veranderd was, blijkt uit het gegeven dat hieraan slechts één zeeschilder, Mesdag, met twee schilderijen bijgedragen had, terwijl er twaalf marines (als genre) te zien waren.

De geringe deelname van de zeeschilders bij Pulchri zette zich voort in het laatste decennium van de eeuw. Het aantal dat meedeed aan negen ledententoonstellingen bleef steken rond de drie, onder wie Schütz en Mesdag. Gezamenlijk zonden zij per keer gemiddeld drie werken in. Het totale aantal marines (als genre) viel iets hoger uit met een gemiddelde van vier tot vijf werken per tentoonstelling (FIGUUR 5).⁶⁴ Anders dan bij Pictura en Arti, waren bij Pulchri de gespecialiseerde zeeschilders in deze jaren bijna volledig verantwoordelijk voor de aanwezigheid van de marines (als genre) op de ledententoonstellingen.

Uit een vergelijking met de *Tentoonstelling van Levende Meesters* uit ongeveer dezelfde periode, komt een overeenkomstig beeld naar voren. Ook daar was het aantal schilderijen dat als een marine (als genre) gecategoriseerd kan worden, groter dan het aantal werken dat was vervaardigd door gespecialiseerde zeeschilders. In de jaren van 1858 tot 1896 vormde de categorie 'marine' 8 procent van de inzendingen op de *Tentoonstelling van Levende Meesters*, zoals blijkt uit onderzoek van Chris Stolwijk.⁶⁵ Zijn berekening is gebaseerd op de titels van de schilderijen. Een telling van



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

de inzendingen van de zeeschilders levert daarentegen ruim de helft minder schilderijen op, namelijk 3,5 procent van het aanbod.⁶⁶ Dit duidt dus op een belangstelling voor het onderwerp van de marine (als genre) onder schilders die niet waren gespecialiseerd in de zee en schepen.

Het is opmerkelijk dat in deze periode de ‘marine’ op de *Tentoonstelling van Levende Meesters* volgens Stolwijk behoorde tot de top drie van hoogst geprijsde werken. De historiestukken waren het duurst met een gemiddelde vraagprijs van 600 gulden. De ‘marine’ stond op een gedeelde tweede plaats met ‘genre en figuur’ en kostte gemiddeld 350 gulden.⁶⁷ Bij de prijsvorming van de schilderijen speelden onder meer het prestige van het thema en de moeilijkheidsgraad van de vervaardiging een rol. Tussen de zee-, figuur- en historiestukken werd dus, wat dit betreft, een verwantschap ervaren, die tevens aansluit bij de opvatting dat zeeschilderkunst werd beschouwd als een tak van de historieschilderkunst. De schildertechnisch hoogstaande manier waarop in beide typen schilderijen een verhaal werd verteld, namelijk door middel van de complexiteit van een tafereel met figuren dan wel de weergave van schepen en de zee, bepaalde mede de hoge waarde op de kunstmarkt.

Helaas voor beide genres raakten deze uitgewerkte aanpak en de bijbehorende thema’s uit de vaderlandse geschiedenis en de scheepvaartwereld aan het einde van de negentiende eeuw uit de mode. In de laatste

decennia van de eeuw verloren zowel de historiestukken als de schilderijen van de gespecialiseerde zeeschilders de belangstelling van het publiek. Hoewel de gemiddelde vraagprijs dus hoog was voor de marine (als genre), is het de vraag of de zeeschilders, de werkelijke specialisten, hiervan profijt hadden.⁶⁸ Hoe kan de toename van de marine (als genre) op de genoemde tentoonstellingen en het dalende aantal zeeschilders dat hierin een aandeel had worden verklaard? En wat betekende dit voor de positie van de zeeschilders?

Aan de ontwikkeling van de marine (als genre) als een geliefd onderwerp bij andere schilders dan de zeeschilders, ligt de realistisch georiënteerde landschapschilderkunst van de School van Barbizon ten grondslag. Door de nieuwe benadering van de natuur en het *en plein air* werken werd met het kustgebied en de bewoners, de zee en de schepen letterlijk een terrein heropend, waartoe vele binnen- en buitenlandse schilders zich aangetrokken voelden. Langs de Noordzeekust van Nederland ontstonden vanaf 1880 bloeiende internationale kunstenaarskolonies, waar men zich intensief bezighield met de natuurlijke omgeving. Ook de vissers en de vissersvrouwen en hun werkzaamheden op het strand rond de schepen, de netten en de vangst van de dag, werden opgenomen in de composities van de schilders. De plaatselijke bevolking die dagelijks met de elementen te maken had, werd vastgelegd als een harmonieus onderdeel van de natuur (AFB. 27).⁶⁹

Het kustgezicht en het strand als werkterrein van de vissers was een thema dat al in de zeventiende eeuw deel uitmaakte van de Hollandse schilderkunst.⁷⁰ De kennismaking met de School van Barbizon en de daaropvolgende ontwikkeling in de landschapschilderkunst, had een radicale opfrissing van de encenering en de stijl van dit traditionele onderwerp tot gevolg. Men schilderde het duinlandschap, de zee en het strand met hier en daar een schip, en genretaferelen met kustbewoners in hun dagelijkse bezigheden. Een vlotte schildertrant en vooral de weergave van de sfeer en het overbrengen van het persoonlijke gevoel van de schilder, waren hierbij van het grootste belang. De zee en het schip werden soms alleen nog maar afgebeeld als symbolen van het harde leven van vissers, zoals bijvoorbeeld in het werk van Jozef Israëls (1824-1911) (AFB. 28). Op *Kinderen der Zee* kijken de visserskinderen naar een klompscheepje, armoedig speelgoed dat stond voor het zware bestaan op zee, het voorland van de jongen.





27 Jacob Maris,
Schelpenvissers, 1885,
olieverf op doek,
113,5 x 129,3 cm.





28 Jozef Israëls, *Kinderen der zee*, 1872, olieverf op doek, 48,5 x 93,5 cm.



29 Nicolaas Riegen, *Een schroefstoomscheepje, een tweemaster en een kof*, circa 1875-1889, olieverf op paneel, 28,8 x 40 cm.

Deze schilders waren niet persé nautisch geïnteresseerd. Hoewel net als voor de zeeschilders, ook voor hen de zeventiende-eeuwse schildersschool tot op zekere hoogte een inspiratiebron was, is hier sprake van een totaal andere vorm van zeeschilderkunst. Via de nieuwe artistieke impuls veroverde de zee een niche in de Nederlandse schilderkunst, maar dat was niet te danken aan de gespecialiseerde zeeschilders. Integendeel, want bij deze ontwikkeling in de schilderkunst, waarin diverse schilders onder invloed van nieuwe kunststromingen en de markt hun vakgebied verbreedden, konden de gespecialiseerde zeeschilders niet aanhaken. De vervaging van de scheiding tussen de genres trof hen hard. Beroepsgenoten, met name de landschapschilders, zagen geen belemmeringen meer voor het betreden van het domein van de zeeschilders.

Daarnaast droeg de behoudende en traditionele oriëntatie van veel zeeschilders op hun specialisme, zoals bijvoorbeeld bij Nicolaas Riegen het geval was, bij aan de afname van hun marktaandeel (AFB. 29).⁷¹ De meeste zeeschilders, op uitzonderingen na als Willem Mesdag, Betzy Berg of Willem Schütz, vonden of zochten daardoor niet of slechts in beperkte mate aansluiting bij de schilderijstijl of de atmosfeer van de nieuwe stroming. De negentiende-eeuwse kunstenaarsvereniging functioneerde als een efficiënt georganiseerde tentoonstellingsfabriek, die zoveel mogelijk inkomsten moest genereren voor de vereniging, de kunstenaars zelf en het ondersteuningsfonds voor weduwen en wezen. Bij de selectie van werken voor de verkooptentoonstellingen werd daarom op strategisch-commerciële wijze de vraag van de markt gevolgd. Omdat de gespecialiseerde schilderijen van de meeste zeeschilders in de laatste decennia van de negentiende eeuw kennelijk onvoldoende beantwoordden aan de wensen van het kunst kopen de publiek, kwamen zij niet meer in aanmerking voor een plaats op de ledenexposities. Het lidmaatschap van een kunstenaarsvereniging was voor hen daardoor niet langer lucratief en het aantal zeeschilders onder de leden was dan ook laag in deze periode. De nautische expertise van de gespecialiseerde zeeschilders was op de kunstenaarsvereniging nog slechts van marginale betekenis en hun artistieke status en positie waren tot een minimum teruggebracht. Zoals in het volgende hoofdstuk zal blijken, stemt die situatie overeen met ontwikkelingen in de kunstkritiek. Het toont de nauwe betrokkenheid op elkaar van deze belangrijke partijen in de kunstwereld.



DE KUNSTKRITIEK

Inleiding

De zeeschilderkunst was steevast vertegenwoordigd op de *Tentoonstelling van Levende Meesters*, waardoor de ontwikkelingen in het genre door de kunstcritici op de voet konden worden gevolgd. Van de 110 zeeschilders stuurden 77 hun schilderijen in voor de tentoonstellingen in Amsterdam en Den Haag, destijds de belangrijkste kunstcentra van het land, en Rotterdam. Het grootste deel van de negentiende-eeuwse zeeschilders draaide dus mee in dit tentoonstellingencircuit. In de periode van 1810 tot en met 1899 bedroeg het gemiddelde aandeel van hun werk 4,5 procent van het totaal aan inzendingen.¹ Ondanks dit geringe percentage werd aan de zeeschilderkunst altijd aandacht werd besteed. Bijna de helft van de exposerende zeeschilders, 37 van de 77, werd in de recensies genoemd (zie: *Referentielijst van zeeschilders*).²

Vanaf de aanvang van de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in 1808 werden zonder onderbreking artikelen gepubliceerd over wat er te zien was. De stukken waren in eerste instantie bedoeld om te informeren en te prikkelen tot een bezoek aan de expositiehal. Via diverse culturele tijdschriften kreeg men een helpende hand toegestoken bij het kijken naar de 'nieuwe' kunst. De publicaties boden aan een tamelijk gevarieerd gezelschap auteurs de gelegenheid te reageren op de eigentijdse kunstproductie. Overheidsambtenaren, dichters, schrijvers, kunstliefhebbers en kunstverzamelaars zonden hun op schrift gestelde meningen in. Hoewel het aantal bezoekers van de tentoonstellingen veel groter was dan de groep die de kunstkritieken daadwerkelijk las, waren de kritieken medebepalend voor de toen heersende opvattingen over kunst. De lezers behoorden namelijk tot het deel van het publiek dat een actieve rol speelde in de kunstwereld: de in kunst geïnteresseerden, waaronder de kunstenaars zelf, en de kunst kopende bovenlaag van de bevolking.³

Toonaangevende recensenten waren onder anderen Jeronimo de Vries,

Josephus Albertus Alberdingk Thijm (1820-1889), Tobias van Westrheene (1825-1871) en Jacques van Santen Kolff (1848-1896). Veel andere auteurs zijn niet te identificeren, omdat de recensies niet of slechts met een enkele letter, bijvoorbeeld een X., of alleen een voornaam werden ondertekend.

De recensies van De Vries verschenen in *Vaderlandsche letteroefeningen*, een gerenommeerd letterkundig tijdschrift, dat bestond tussen 1760-1876, waarin ook artikelen over kunst en kunstenaars te vinden waren.⁴ Alberdingk Thijm werkte voor het culturele tijdschrift *De Spektator*, waarvan hij één van de oprichters was en dat tussen 1843 en 1850 onder verschillende titels werd uitgegeven. Daarna schreef hij voor de *Kunst-kronijk*, het enige tijdschrift waarin tussen 1850 en 1875 tentoonstellingsrecensies werden gepubliceerd. De *Kunst-kronijk* was een veelgelezen blad voor een breed publiek, dat werd uitgegeven tussen 1840 en 1910.⁵ In de jaren 1857-1870 verschenen hierin stukken over de tentoonstellingen die waren ondertekend met de initialen W., v. W. Wz. en T. v. W. Deze auteur is hoogstwaarschijnlijk Tobias van Westrheene Wz., die zich sinds 1850 onder andere in de kring rond *De Spektator* bewoog.⁶

In de periode 1808-1838 waren de meest besproken zeeschilders Nicolaas Baur, Martinus Schouman en Johannes Schotel. Tussen 1839-1869 behoorde Martinus Schouman nog steeds tot de grote namen, naast Louis Meijer en Willem van Deventer. Vanaf 1870 tot het einde van de negentiende eeuw was Willem Mesdag de enige vertegenwoordiger van het genre die er volgens de kunstcritici nog toe deed. Dit beeld komt voor een deel overeen met de canon van negentiende-eeuwse zeeschilders in de huidige kunsthistorische literatuur, die grofweg bestaat uit het driemanschap Schotel-Meijer-Mesdag. Er werden in de recensies dus veel meer zeeschilders genoemd dan degenen die tegenwoordig nog naamsbekendheid genieten. Van niet alle 37 zeeschilders van wie de naam voorkomt in de kunstkritiek werd, in positieve dan wel negatieve zin, ook het werk besproken. Desondanks is het duidelijk dat in de negentiende eeuw meer zeeschilders succesvol werkzaam waren dan in de kunsthistorische literatuur wordt voorgespiegeld.

Toch kan aan de contemporaine kunstkritiek niet precies worden afgelezen hoe de zeeschilderkunst er voor stond. Als bijvoorbeeld de geringe aandacht voor de zeeschilderkunst tegen 1900 als maatstaf wordt genomen, dan lijkt het genre aan het einde van de eeuw door nog slechts een enkeling te worden beoefend en als schildersspecialisme ten onder

te zijn gegaan. Tussen 1870 en 1900 zijn echter nog steeds 63 zeeschilders in leven en zond bijna de helft (28) van hen werk in.⁷ Dit bewijst dat aan het einde van de negentiende eeuw de zeeschilderkunst als specialisme onder schilders nog intact was en dat er een zekere vraag bestond naar deze schilderijen. Het toont eveneens een effect van de kunstkritiek op de canon van de beeldende kunst: als er niet over je wordt geschreven, besta je niet. De zeeschilder wist zich klaarblijkelijk wel te handhaven, waarschijnlijk juist door zijn specifieke kennis van de weergave van schepen en, niet in de laatste plaats, dankzij de Nederlandse nationale vereenzelviging met scheepvaart en de zee.⁸

Voor het onderzoek van de kunstkritiek zijn de drie eerder besproken aspecten uit de kunsttheoretische literatuur als leidraad genomen: de belangstelling voor de zeventiende-eeuwse schilderkunst, de uitdrukking van het natuurlijke element de zee/het water en de opvatting van het zeestuk als historieschilderkunst van de tweede soort. Elk aspect wordt hierna chronologisch behandeld, voorafgegaan door een korte inleiding.

Navolging van de zeventiende-eeuwse zeeschilderkunst

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

omgeving. De sfeer op deze schilderijen is kalm en bekoorlijk en wekt een aangenaam, vaderlandslievend, gevoel op.⁹

Illustratief voor het idee van de verwantschap tussen het land en de kunstbeoefening, is de reactie van een zekere B. op de inzendingen van de zeeschilders naar de Amsterdamse tentoonstelling van 1816. De recensent vond de zeestukken in de zalen in kwantitatief opzicht tegenvallen en hij klaagde: ‘Wanneer men de waterrijkheid van ons Vaderland (bijzonder der Noordelijke Provinciën) in aanmerking neemt, moet men zich intusschen verwonderen, dat dit vak zo schraal bezet is.’ Over de kwaliteit van de stukken was hij wel tevreden: ‘In Zee- en Watergezigten is deze Expositie niet rijk, maar de weinige voortbrengsels in dit vak zijn daarom niet te versmaden.’¹⁰ Zes jaar later verbaasde hij zich er opnieuw over dat de zeeschilderkunst ‘in ons aan en als in zee gelegen vaderland, niet meer beoefenaars vindt.’¹¹

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

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

De keuze van de locatie van de eerste *Tentoonstelling van Levende Meesters*, het net opgerichte Koninklijk Museum (1808), het huidige Amsterdamse paleis op de Dam, berustte evenmin op toeval. Onder één dak

met de tentoonstelling werden in de museumzalen de schilderijen met episodes uit zeeslagen geëxposeerd van onder anderen Ludolf Bakhuizen, Willem van de Velde (I) en Jan van de Cappelle (1626-1679). Er hingen meerdere admiraalsportretten van onder anderen Aert van Nes.¹² De schilderijen getuigden van de belangrijke rol van de scheepvaart in de nationale geschiedenis.

De recensie van deze expositie bestond uit het verslag van Johan Meerman (1753-1815) en was ter informatie voor de koning bestemd. Meerman bekleedde de functie van Directeur-Generaal van het onder Lodewijk Napoleon opgerichte Koninklijk Instituut van Wetenschappen, Letterkunde en Schoone Kunsten. De afdeling de Vierde Klasse van dit instituut was verantwoordelijk voor de organisatie van de tentoonstelling. De *Algemeene konst- en letterbode* publiceerde dit verslag van de overheid, zodat het publiek er ook kennis van kon nemen. Een kritische bespreking van de kunstwerken kwam hierin niet voor.¹³

Meerman was een bereisde en een internationaal georiënteerde kunstliefhebber. In zijn ogen diende de grondslag van de eigentijdse nationale kunst te worden gevormd door het Italiaans-Franse academische classicisme. Hij was weliswaar van mening dat de oude Hollandse meesters in ere moesten worden gehouden, maar de traditioneel Hollandse genres waren hem eigenlijk niet verheven genoeg. Als culturele topambtenaar werd hij uiteraard geacht het kunstbeleid, dat gericht was op het stimuleren van de eigen kunstproductie, volledig uit te dragen.¹⁴

Overeenkomstig het gevoerde beleid bracht Meerman in zijn rapportage de nationale invalshoek op de kunst dan ook nauwgezet onder de aandacht. De zeeschilderkunst introduceerde hij als 'die stukken, die onze Natie door eene meerder dagelyksche ondervinding eigener zyn'. Uit deze formulering blijkt de invloed van Rhijnvis Feith, die in 1791 de bijzondere band van het Nederlandse volk met de zee beschreven had. Meerman stelde vast dat de bezoekers tevreden waren over het niveau van de getoonde zeestukken. Eén werk in het bijzonder kreeg veel aandacht van de bezoekers, volgens Meerman omdat dit niet onderdeel voor de schilderijen van de zeventiende-eeuwse meesters. Plichtsgetrouw besloot hij met een herhaling van de doelstelling van het kunstbeleid: 'het herstel namelijk van den ouden luister der Hollandsche Meesters'.¹⁵

- 30 Nicolaas Baur, *'s Lands oorlogsschip Amsterdam voor de Westerlaag op het IJ voor Amsterdam, 1807, olieverf op doek, 81,6 × 103,5 cm.*





Het schilderij dat zo in de smaak viel bij de bezoekers van de tentoonstelling werd bekroond door de jury, waarin Meerman zitting had, en in opdracht van de koning aangekocht voor de collectie van het Koninklijk Museum. De maker van dit zeestuk was Nicolaas Baur. Hij ontving voor zijn schilderij van een zeilend jacht en een driemaster op een stormachtige zee de prijs die was gereserveerd voor het beste beeldhouwwerk, maar die door het ontbreken van geschikte inzendingen niet kon worden uitgereikt.¹⁶ In een brief aan Johan Meerman naar aanleiding van de prijstoekenning, meldt Baur dat hij ‘alles zal aanwenden om mij verder te perfectioneeren [...] om de Hollandse school weeder in haar oude luister te herstellen [...]’.¹⁷

Baur was duidelijk goed op de hoogte van het kunstbeleid en hij had waarschijnlijk de recensie van Meerman gelezen. Het feit dat het hoogste prijzengeld werd uitgereikt aan een zeeschilder wijst op het respect en de speciale belangstelling voor het genre. Kennelijk voldeed Baur's schilderij aan de criteria voor het winnen van de wedstrijd, zowel wat betreft de schilderijstijl als de onderwerpkeuze. Maar wat hielden die criteria in?

In de voordracht voor de aankoop van een schilderij van Martinus Schouman, dat op dezelfde tentoonstelling te zien was, duidt Meerman één van de gewenste stijlelementen aan: het water diende transparant te zijn. Schouman's schilderij vond hij van een mindere kwaliteit dan dat van Baur, maar hij stelde toch voor om het als een pendant aan te schaffen. Weliswaar was het water volgens Meerman niet voldoende helder geschilderd, maar dit kon zijns inziens niet als kritiek worden geopperd omdat Schouman ‘een ander soort van water’ had weergegeven.¹⁸ Deze aanduiding wordt verder niet toegelicht, maar wellicht doelde hij op het ondoorzichtige, schuimende water van een woelige zee. Opmerkelijk is dat zijn falen op dit punt door Meerman wordt goedgepraat, maar Schouman was op dat moment de enige zeeschilder die op de overheidslijst van belangrijke kunstenaars stond. Daarom mocht zijn werk niet ontbreken in het Koninklijk Museum.¹⁹

Naast de stijl, was ook het onderwerp van de zeestukken een criterium van belang binnen de planmatige opzet van het nationale kunstbeleid, en er werden passende aankopen gedaan. Begin 1808 waren van Baur 's *Lands fregat Rotterdam op de Maas voor Rotterdam* en *Het oorlogsschip Amsterdam voor de Westerlaag op IJ voor Amsterdam* aangekocht (AFB. 30). Op de twee nieuwste aanwinsten aan het einde van hetzelfde jaar waren driemasters afgebeeld, hoogstwaarschijnlijk koopvaardij schepen. Van-

wege dit thema vormden de schilderijen een aanvulling op de eerder verworven doeken met marineschepen.²⁰ De zeestukken die associaties opriepen met de koopvaarders van de zeventiende eeuw, waren door de nationalistische betekenis ervan voor het museum interessanter dan een zeegezicht met alledaagse kleine scheepvaart.

Na het vertrek van Lodewijk Napoleon in 1810, wordt de organisatie van de *Tentoonstelling van Levende Meesters* voortgezet met een ongewijzigd doel, namelijk het stimuleren van de eigentijdse kunstproductie en de ontwikkeling van de smaak van het publiek. Vanaf het aantreden van Willem I in 1813 zijn meerdere recensenten actief.²¹ Een uitgebreider stelsel van stijlcriteria voor de zeestukken ontvouwt zich. Leidend hierin is nog steeds de gelijkenis met de zeventiende-eeuwse schilderkunst in de behandeling van de natuurlijke elementen. Die wordt uitvoerig besproken en beoordeeld. Behalve de al genoemde transparantie van het wateroppervlak, zijn de kleur van de lucht, horizon en wolken, de vorm van de golven en de harmonieuze samenhang tussen lucht en water onderwerp van de beschouwingen. Daarnaast zijn de correcte weergave en een voldoende aantal schepen op de schilderijen van belang. De specifieke benoeming van scheepstypen in de schilderijtitels, die door de zeeschilders werden aangeleverd voor de catalogus, wordt overigens niet overgenomen door de recensenten. De interesse van de meesten van hen ging op de eerste plaats uit naar de stijl en techniek van de zeestukken en niet naar de nautische details. Desalniettemin spreekt uit alle recensies een gevoel van verbondenheid met het water en scheepvaart, waardoor de zeeschilderkunst wordt ervaren als 'eigen aan de natie'. De nationalistische sensatie bij het zeestuk wordt versterkt door het historiserende effect van de zeventiende-eeuwse stijlnavolging.

De belangrijkste pleitbezorger van de navolging van de zeventiende-eeuwse schilderschool was Jeronimo de Vries, een belezen kunstkenner, die onder verschillende pseudoniemen publiceerde in *Vaderlandsche letteroefeningen*. De Vries ondersteunde het officiële overheidsbeleid, dat gericht was op het behoud van het traditionele karakter van de Nederlandse schilderkunst. Hij was betrokken bij de organisatie van de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in Amsterdam, die hij zag als een belangrijke manier om de eigentijdse kunst te bevorderen. Via zijn kritieken was De Vries bewust bezig met de beïnvloeding van de smaak van het publiek en hij stelde zich teweer tegen alles wat in zijn ogen niet 'typisch Hollands' was.²²

In 1816 begon De Vries, onder het pseudoniem J.H.S., met het schrijven

van recensies.²³ In zijn eerste publicatie stelde hij de zeventiende-eeuwse zeeschilder Ludolf Bakhuizen ten voorbeeld. Het werk van Bakhuizen werd in de kringen van kunsttheoretici en kunstkenneren al sinds het einde van de achttiende eeuw als een ijkpunt voor kwaliteit gebruikt. De Vries was hiervan ongetwijfeld op de hoogte. De stijl van de Nederlandse schilderschool was voor hem een bepalend criterium. In de bespreking van de zeeschilderkunst, door hem aangeduid als ‘dit waarlijk moeilijk vak’, weidde hij dan ook het meest uit over aspecten als coloriet, toon, uitvoering en compositie.

Enige jaren later voerde hij naast Ludolf Bakhuizen ook Willem van de Velde (II) op als artistiek ijkpunt.²⁴ Door de vergelijking met de meer ingetogen stijl en composities van Van de Velde (II) werden de criteria toegespitst. De Vries verlangde nu een correcte weergave van de nautische aspecten, in een stilistische navolging van de zeventiende-eeuwse zeeschilders. Daarnaast verwachtte hij een naturalistische weergave van water en lucht, die de gemoederen in beweging bracht, maar vooral niet teveel. De Vries keerde zich hiermee af van de ideeën over de zee als drager van emoties. Die waren door de laat-achttiende-eeuwse kunsttheoretici naar voren gebracht en wonnen onder invloed van de romantische stroming weer terrein in het begin van de negentiende eeuw. Dat andere recensenten hierin wel geïnteresseerd waren, wordt besproken in de paragraaf Natuuruitdrukking.

De zienswijze van De Vries vinden we grotendeels terug bij Jacobus Andries Weiland (1784-1869), een jurist met een actieve interesse in de teken- en schilderkunst en grafische technieken. Hij publiceerde uitgebreide artikelen in het gespecialiseerde kunsttijdschrift *Magazijn voor schilder- en toonkunst*. In 1828 plaatste hij zijn recensie, met een omvang van maar liefst 53 pagina's, over de tentoonstelling in Den Haag van 1827. Uitvoerig verdedigde hij Johannes Schotel die volgens een andere criticus, een zekere ‘R.P., Kunstliefhebber’ uit Rotterdam, te weinig schepen afbeeldde in vergelijking met Willem van de Velde en Ludolf Bakhuizen.²⁵ Weiland wees erop dat Schotel wel degelijk in de geest werkte van deze zeventiende-eeuwse zeeschilders, want die plaatsten ook niet veel schepen in hun stormen. Bovendien getuigde het volgens hem juist van een groter artistiek vakmanschap om minder vaartuigen te schilderen in een gecompliceerd perspectief met hoge golven, dan een groot aantal schepen op een vlakke zee. Schotel was namelijk in staat om de schepen en tuigage vanuit de vreemdste hoeken nog altijd correct weer te geven (AFB. 31).²⁶

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

Na de afscheiding van België begin jaren 30 werden de kunst en cultuur van de zeventiende-eeuwse Republiek sterker beeldbepalend en dienden de zeeschilders zich nauwkeuriger te voegen naar het voorbeeld van de traditionele zeeschilderkunst van de Noordelijke Nederlanden. Ingegeven door nationalistische motieven werd, nu door zekere recensenten X. en A., Johannes Schotel opnieuw vermanend toegesproken.²⁷ Wederom was zijn zuinige gebruik van schepen een punt van aandacht. In tegenstelling tot de schilderijen van Willem van de Velde, Ludolf Bakhuizen en Simon de Vlieger, die 'een rijkdom van ordonnantie in schepen van verschillende aard tentoonspreidden, zijn thans over het algemeen de tafereelen [van Schotel] hiermede spaarzaam, en soms arm, gestoffeerd', zo werd gemeld.²⁸ Aan de na te volgen meesters, Van de Velde (II) en Bakhuizen, is de naam van Simon de Vlieger toegevoegd. Dit duidt op de toegenomen belangstelling voor de zeventiende eeuw en een uitbreiding van de kennis van de toenmalige zeeschilderkunst. De Vlieger was de leermeester van Willem van de Velde (II) geweest en hun werk vertoont enige overeenkomsten. Waarschijnlijk viel hij daarom in de smaak.

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





De gerichtheid op de eigen geschiedenis wordt in culturele kringen ook als verstikkend ervaren en zelfs belachelijk gemaakt. In de kunstkritiek is dit waarneembaar in een recensie die verscheen onder de titel *Wenken en gevoelens over de jongste tentoonstelling van schilderijen te Amsterdam 1834 (medegeedeeld in gesprekken)*.²⁹ De jonge schrijver en criticus Everhardus Johannes Potgieter (1808-1877) publiceerde het stuk in de vorm van een geanimeerd gesprek. Hiermee sloot hij aan bij voorbeelden uit de achttiende-eeuwse Franse en Italiaanse romantische literatuur. De dialoog of het gesprek waren geliefde stijlvormen, omdat de lezer daarmee op een natuurlijke manier meegenomen kon worden in de meningen van de gesprekspartners. Ieder van de gespreksgenoten vertegenwoordigde een bepaald deel van de tentoonstellingsbezoekers en van de critici van die tijd.³⁰ De ik-figuur (Potgieter), zijn vriend en kunstliefhebber Willem en diens zus Maria, bediscussiëren de kunstwerken tijdens een rondgang door de zalen van de tentoonstelling. Een vierde persoon, een breedsprakige dichter, voegt zich bij hen terwijl ze theedrinken met de heer en mevrouw F., die geen verstand van kunst hebben maar zich graag in de culturele wereld ophouden.³¹

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

“Dan geeft gij zeker aan zeestukken de voorkeur, Mijnheer” vroeg ik op belangstellenden toon om mijn vroeger stilzwijgen te vergoelijken. “Ons Vaderland is aan de zee ontwoekerd, zingen onze dichters” – ik zag dat de allusie hem streefde en vervolgde in zijnen stijl – “onze glorierijkste herinneringen zijn aan het pekeltog verknocht.” “Pekeltog, mon Dieu! quel mot! Mijnheer!” riep Mevrouw F. “Eene veel gebezigde uitdrukking, Mevrouw! ik durf mij op Mijnheer beroepen.” Hij knikte. Ik hernam. “En dus hebben de voortreffelijke zeeën, die Schotel ook weder op deze tentoonstelling leverde, u bijzonder bevallen? Er is iets echt-Hollandsch in, gaarne water te zien – water regt lief te hebben. In goeden ernst, die meesterlijke woelende zee – dat heerlijk gezigt op de reede van Texel, boeide u?”³²

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

Na de dood van Johannes Schotel in 1838 moeten de kunstrecensenten zich herpakken. Schotels werk, dat geënt was op de naturalistische stijl van de zeventiende-eeuwse Hollandse school, had tot dan gefunctioneerd als een duidelijk kwaliteitscriterium voor de kunstkritiek. Naar aanleiding van de tentoonstelling in Den Haag van 1839 wordt in het tijdschrift *De Beeldende Kunsten* dan ook de balans opgemaakt van de stand van zaken rond de zeeschilderkunst. De anonieme recensent constateert dat de tijden waarin de zeventiende-eeuwse zeeschilders hun vak beoefenden voorbij waren. Er werden geen zeeslagen meer uitgevochten en er was geen terugkomst van de vloot om vast te leggen. Maar, stelt hij, 'is wat het water thans te schetsen aanbiedt, minder rijk en trotsch dan vroeger, en behoeften wij, om hiervan overtuigd te zijn, niet eens een' blik in de Tentoonstellingzaal te werpen, de Zee is toch altijd de Zee gebleven'.³³

Bracht de dood van Schotel verandering in de criteria voor de zeeschilderkunst? Niet direct, want voor deze recensent blijft de voorbeeldfunctie van Schotel onverminderd van kracht. De ingezonden zeestukken worden allemaal vergeleken met zijn werk en in één geval met Willem van de Velde (II). De expliciete opmerking over dat wat zich op dat moment op het water afspeelt minder interessant zou zijn voor de huidige zeeschilder, is geen vergoelijking van de minder geslaagde zeestukken. Integendeel, hij zag het nu als opdracht voor de zeeschilders om de zee naar waarheid op het doek te zetten en daarmee te 'woekeren', zoals Schotel dat volgens hem deed.

Het kost de kunstkritiek dus moeite om het voorbeeld van de zeventiende-eeuwse zeeschilderkunst daadwerkelijk los te laten, zoals blijkt uit de aanbeveling tot navolging van Schotel. Tegelijkertijd roept de recensent op tot een zekere mate van originaliteit en hij doet een poging om de zeeschilderkunst meer in de eigen tijd te plaatsen door erop te wijzen dat de roemrijke zeventiende eeuw voorbij is. Potgieter stelt dit al

aan de orde in zijn recensie uit 1835. Daarmee slaat de kunstkritiek een nieuwe weg in in de beoordeling van de zeeschilderkunst.

De reacties passen in een ontwikkeling van de eisen die aan de schilderkunst in het algemeen werden gesteld en gedurende de jaren 40 in de kunstkritiek werden bediscussieerd. Voor bijvoorbeeld de landschapschilderkunst waren niet langer een waarheidsgetrouwe weergave en eenvoud de belangrijkste criteria. Ook originaliteit, de 'eigen vinding', en het gevoel dat een landschap kon oproepen hadden de aandacht van de recensenten. Dit laatste aspect, van natuurbeleving, werd mede gevoed door de invloed van de internationale literaire romantische beweging, waarmee de letterkundig onderlegde recensenten bekend waren. De steeds verder uitdijende *Tentoonstelling van Levende Meesters* vormde een artistieke prikkel tot het ontwikkelen van een 'eigen vinding'. Schilders moesten door middel van opvallend werk ervoor zorgen dat ze niet ten onder gingen in de massa, zodat ze voor de recensenten interessant genoeg bleven om te worden besproken. Er moest bovendien geconcurrereerd worden met de inzendingen van met name Franse landschapschilders, die geïnspireerd door de traditionele Hollandse landschapschilderkunst studiereizen naar Holland ondernamen. Zij produceerden varianten op de zeventiende-eeuwse thema's die vanaf 1839 op de Nederlandse tentoonstellingen werden aangeboden.³⁴

Ook in de zeeschilderkunst is de stijlnavolging van de zeventiende-eeuwse zeeschilderkunst niet langer de absolute standaard voor de recensenten en er ontstaat enige ruimte voor eigentijdse invloeden en eigen inventie. Toch werd er nog stevig vastgehouden aan de traditionele criteria voor het genre. Die dubbelzinnige houding is op meerdere punten aanwijsbaar. Zo werd de manier waarop de voormalige leerlingen van Johannes Schotel werkten niet langer op prijs gesteld. Men zag een te grote eenvormigheid in de ijverige navolging van hun meester.³⁵ Vooral in de bespreking van de schilderijen van zijn zoon Petrus Schotel, die altijd is blijven werken in de stijl van zijn vader, werd het werk van de oude Schotel als een kwaliteitscriterium toegepast. Petrus' schilderijen vond men echter saai en ze stelden niet meer voor dan: 'twee schepen met golven, en golven met twee schepen', meende een zekere recensent R., een pseudoniem waarachter mogelijk Alberdingk Thijm schuilging. Teleurgesteld werd geconcludeerd dat hij geen waardige opvolger bleek te zijn van zijn vader en dat hij wat betreft de eigen inventie tekortschoot.³⁶ Door sommige kunstcritici werd de traditionele schilderijstijl van Schotel kennelijk nog steeds gewaardeerd.

De hardnekkige hang naar traditie valt daarnaast af te lezen aan de wijze waarop kunstcritici in die periode omgaan met de schilderijen van stoomschepen. Hoewel er al vanaf het eerste decennium van de negentiende eeuw stoomschepen op de Nederlandse wateren voeren en ze op schilderijen in de *Tentoonstelling van Levende Meesters* te zien waren, komen ze dan in de kunstkritiek niet voor.³⁷ De verklaring voor het negeren van de stoomvaart moet worden gezocht in de afwijkende verschijning van het stoomschip ten opzichte van de traditionele zeilvaart. Alles wat niet voldeed aan het beeld dat was geënt op de scheepstypen van de zeventiende eeuw, was in de ogen van een aantal anonieme recensenten een onwenselijke dwaling. Voor het moderne leven was er wat hen betrof geen plaats in de zeeschilderkunst.³⁸

Het stoomschip werd pas rond 1850 in de kunstkritiek geaccepteerd als één van de gebruikelijke scheepstypen op de schilderijen van zeeschilders. Dit kan bijvoorbeeld worden afgeleid uit de klacht van een zekere recensent R. over de onderwerpkeuze van de zeeschilders: 'Men schildert maar altijd een effen of woelend water, bij storm of bij stilte, bij ochtend of avondstond, met een loodsboot of een kof, een pink of een jol, een stoomboot of een fregat.'³⁹ In deze opmerking wordt het stoomschip in één adem genoemd met traditionele scheepstypen. Er wordt geen aandacht besteed aan de eigenschappen of het uiterlijk van stoomschepen, noch in positieve noch in negatieve zin. Ze worden echter niet langer verzwegen. Alleen al het noemen van 'een stoomboot' kan daarom worden beschouwd als een versoepeling van de traditionele criteria die aan de zeeschilderkunst werden gesteld.

Na 1850 wordt nog een enkele keer een rechtstreekse vergelijking gemaakt met de zeventiende-eeuwse zeeschilders Bakhuizen en Van de Velde (II). Het waren Louis Meijer en Anthonie Waldorp die in een recensie over de Amsterdamse tentoonstelling deze eer te beurt viel.⁴⁰ Dat er ondanks de vergelijking met de zeventiende-eeuwse Hollandse zeeschilderkunst wel degelijk nieuwe ijkpunten bij de beoordeling in de kunstkritiek werden gehanteerd, blijkt uit de uitvoerige toelichting van de anonieme recensent. Kunstenaars waren zich volgens hem aan het losmaken van de voorschriften en de tradities in de schilderkunst en ze namen tegenwoordig hun individuele vrijheid bij de opvatting en uitvoering van hun onderwerp. De kunstkritiek zou daarom ook, onafhankelijk van de academische wetten en conventies, de kunstwerken moeten beoordelen naar de indruk die ze maakten. Er school wel gevaar in deze individualistische kunstrichting, die kon ontaarden in 'manier',

maar zolang de natuur als leidraad werd genomen, kon er niets misgaan. Hij vervolgde zijn verhandeling met een beschouwing of de schoonheid van de kunst werd bepaald door de mate waarin gevoelens, hartstochten en aandoeningen van het gemoed werden uitgedrukt, waarvoor de zee een perfect onderwerp was, of dat het realisme en de stoffelijke uitdrukking zouden leiden tot de hoogste vorm van schoonheid. Voorlopig koos hij voor de middenweg, aangeduid met de term *juste milieu*, waarbij hij tevens wees op het belang van de juiste kunstvorm voor het uitdrukken van heftige gevoelens. Voor dit laatste achtte de auteur overigens de dichtkunst meer geschikt dan de schilderkunst.⁴¹

Deze recensent toont met zijn reactie dat hij op de hoogte is van de Parijse kunstwereld en de discussie rond de acceptatie van de romantische stroming in de classicistisch georiënteerde kringen van de Parijse Salon. Ook de term *juste milieu* ontleent hij aan de Franse kunst, een aanduiding die gebruikt werd voor een goed in de markt liggende categorie van schilderijen, in een stijl die het midden hield tussen de kunststromingen in.⁴² Uit zijn bespreking van het werk van Meijer en Waldorp, blijkt dat hij van mening was dat dit voldeed aan de norm van het *juste milieu*, door de passende, ingehouden, wijze waarop de emoties werden aangesproken en de zorgvuldige en ambachtelijke uitvoering van hun schilderijen. Daarmee erkent hij de invloed van de Franse romantiek op de Nederlandse zeeschilderkunst, iets wat tot dusver voor velen ondenkbaar was. Tegelijkertijd weet hij door het noemen van de oude meesters de onwrikbare basis te behouden van de zeventiende-eeuwse Hollandse school, die niet alleen voor de kunstkritiek maar ook voor de zeeschilders zelf van groot belang was.

Natuuruitdrukking

De zee of het water, het van Nederland onvervreembare natuurlijke element, is onder kunstrecensenten een veelbesproken aspect van de zeeschilderkunst. In de kritieken vindt doorlopend de afweging plaats van het gehalte aan 'waarheid' en 'natuur' op de schilderijen, begrippen die nauw samenhangen met de herkenbaarheid van de natuurlijke omgeving in de voorstelling. De gewenste navolging van de zeventiende-eeuwse zeeschilderkunst die in de achttiende-eeuwse kunsttheorie helder en eenduidig lijkt te zijn, blijkt in de negentiende-eeuwse kunstpraktijk door de invloed van de Franse en Duitse romantische esthetiek een lastig punt voor de kunstrecensent. Want hoe beoordeel je de weer-

gave van de zee in een naturalistische stijl, die wel indrukwekkend maar niet overdreven mocht zijn? Wanneer komt de herkenbaarheid van het Nederlandse water in het gedrang? En weten de zeeschilders in de laatste decennia van de negentiende eeuw tegemoet te komen aan de roep van de kunstkritiek om een puur persoonlijke natuuruitdrukking?

In de kunstkritiek van de vroege negentiende eeuw klonk gelijktijdig met de aanprijzing van de navolging van de zeventiende-eeuwse schildersschool ook een ander geluid. Een enkeling ondernam namelijk voorzichtige pogingen om de eigentijdse zeeschilderkunst te moderniseren. Zo meldde een zekere recensent B. naar aanleiding van de Amsterdamse tentoonstelling uit 1813, dat het te makkelijk was om de aanwezige werken te vergelijken met die van de oude meesters. Hij wilde dat niet doen om te voorkomen dat hij kunstenaars zou ontmoedigen.⁴³ Aangekomen bij een schilderij van Nicolaas Baur constateerde hij dat Baur vanwege de waarheidsgetrouwheid van het tafereel vaak ooggetuige moet zijn geweest van schepen in nood op een woeste zee, 'dit schrikwekkend natuurtooneel'. Bewonderend beschrijft hij de transparantie van het water, het stuiven van de toppen van de golven, de zwaarbewolkte en zwarte lucht met een doorbrekend enkel licht en zelfs een regenboog. Het volk staat op het havenhoofd om te hulp te schieten. De schepen worden niet nader gespecificeerd, maar zijn aangeduid als 'een rank vaartuig tegen eene golf opworstelende'.⁴⁴

Ondanks dat de recensent Bakhuizen toch noemt, wiens stormen van meet af aan als voorbeeld dienen, kan het schilderij van Baur door de eigen kwaliteit een vergelijking met de zeventiende-eeuwse meester doorstaan. Het voldoet ruimschoots aan zijn criteria van 'waarheid' en 'natuur' en hij stelt: 'dat wij tegenwoordig de beste kunst van de achttiende Eeuw reeds vooruit zijn, en waardig zijn in de kunst met de zeventiende Eeuw te wedijveren'.⁴⁵ Hoewel het referentiekader van recensent B. is gebaseerd op de zeventiende-eeuw, pleit hij met zijn woordkeuze voor een nieuwe zeeschilderkunst die boven de eenvoudige realiteitsweergave wordt uitgetild.

Dit is nog explicieter in zijn verslag over de Amsterdamse tentoonstelling van 1820, waarin niet Nicolaas Baur, die dat jaar stierf, maar Johannes Schotel wordt vergeleken met Ludolf Bakhuizen. De recensent spreekt zijn waardering uit voor de werking van het woeste zeestuk op het gemoed en hij beschrijft de hoge eisen die de zeeschilderkunst stelt aan de artistieke capaciteiten van de schilder: 'Ik beken gaarne, dat het-

zelve [de zeeschilderkunst] niet gemakkelijk te beoefenen valt, maar het is niet ondankbaar; onwillekeurig boeit ons, hoe we 'er van terugdeinzen, een zware storm op zee met levendige verwen afgemaald; en dezelfde behoort juist onder die onderwerpen, welke aan het genie en scheppend vernuft moet behagen.⁴⁶

B.'s gevoelvolle beschrijving van de schilderijen is rechtstreeks terug te voeren op de laat achttiende-eeuwse redevoeringen van Otten Husly en Ploos van Amstel, teksten die getuigen van een opkomend romantisch kunstbesef. Met de selectieve aanprijzing van het stormachtige zeestuk toont recensent B. zijn belangstelling voor het geweld van de zee, die past bij de beleving van de natuur in de Romantiek. Hij beschrijft de hoge artistieke status van dit type zeeschilderkunst, die voor kunsttheoretici voldeed aan de criteria van het verhevene en 'Poëzy', met een dubbele aanduiding van de benodigde capaciteiten: genie en scheppend vernuft. Deze eigenschappen werden in de Romantiek van groot belang geacht bij de expressie van de persoonlijke verbeeldingskracht van de kunstenaar.

Tegenover B. kan de dichter en schrijver Willem Hendrik Warnsinck (1782-1857) worden geplaatst. Hij droeg de meer conventionele kunsttheoretische ideeën uit, beïnvloed door Rhijnvis Feith, waarin uitdrukkelijk werd gewezen op het nationale karakter van de schilderkunst. Hoewel ook hij ontzag koesterde voor de van Holland onvervreemdbare zee maande Warnsinck juist tot kalmte. Voor hem was die gemoedstoestand in overeenstemming met de eenvoud en vreedzaamheid van de Nederlandse natuurlijke omgeving. Warnsinck had een uitgesproken mening over welke onderwerpen geschikt waren voor de zeeschilderkunst. In 1817 verwoordde hij die in een gedicht dat hij voordroeg voor het departement van tekenkunde bij Felix Meritis, een genootschap voor kunst, cultuur en wetenschap in Amsterdam. Het woeden van een orkaan op zee en het schip in nood, 'die felbestookte kiel, die, spel der woeste golven, haast (zoo niet de Almagt redt) in d'afgrond wordt bedolven', waren niet de juiste onderwerpen voor de zeeschilders, stelde hij. Zij moesten zich bezighouden met het schilderen van de terugkeer van volgeladen koopvaarders naar het vaderland en rustig deinende visserspinken in het maanlicht voor de kust.⁴⁷

De verschillende zienswijzen op de zeeschilderkunst van recensent B. en Willem Warnsinck vertegenwoordigen twee belangrijke kenmerken van de Romantiek: de intense beleving van de natuur en een besef van de geschiedenis van het eigen land. Door het emotionele effect van een

stormachtige zee, uitgevoerd in de stijl van de traditionele Hollandse school, en de representatie van het vaderland in de scheepvaart, vinden beiden iets van hun gading in het genre. Warnsincks opvatting duidt echter niet op een interesse in de Romantische beweging, maar toont de zoektocht naar en de behoefte aan de ontwikkeling van een nieuwe nationale schilderkunst, waar ook recensent Jeronimo de Vries zich sterk voor maakte.

Tekenend voor de situatie is de conclusie over het werk van Johannes Schotel van Adriaan van der Hoop jr. (1802-1841), dichter en literair criticus, in een lezing uit 1834. In zijn *Redevoering over de verplichting des schilders, om in zijne voorstellingen te streven naar waarheid*, zette hij uiteen dat schilders in tegenstelling tot de dichter, zich verre van romantische effecten moesten houden en strikt de weergave van de waarheid dienden na te streven. Schotel deed dat zijns inziens goed in zijn 'trotsche watergezichten' en daarom hing zijn werk dan ook in de musea.⁴⁸ Van der Hoop legde als criticus in die jaren menig dichter langs de romantische meetlat.⁴⁹ In zijn lezing doet hij dat ook met schilders en hij concludeert dat Johannes Schotel de ideale navolger is van de zeventiende-eeuwse naturalistische school, geheel overeenkomstig het gewenste nationale karakter van de schilderkunst. Waar recensent B. dus juist warmliep voor de romantische intensiteit van het natuurgeweld op Schotels werk, ziet Adriaan van der Hoop de schilderijen als traditioneel Hollands.

Zo weten kunstrecensenten lang de invloed van de romantische beweging te omzeilen bij beoordeling van de zeeschilderkunst. Toch doet de Romantiek langzaam maar zeker haar intrede in de recensies, zij het marginaal en zonder dit in directe zin te benoemen. Hoe dit in zijn werk is gegaan, kan worden gevolgd met behulp van de schilderijen met het thema van de schipbreuk, ofwel een schip onder zware omstandigheden in een storm op zee.

Vanaf 1820 zijn regelmatig schilderijen met schipbreuken, strandingen en reddingen op de *Tentoonstelling van Levende Meesters* te zien geweest (FIGUUR 6). Op een enkele uitzondering na, van bijvoorbeeld Andreas Schelfhout en Wijnand Nuijen (1813-1839), waren deze werken allemaal door zeeschilders vervaardigd.⁵⁰ Gedurende de gehele negentiende eeuw stuurden de exposerende zeeschilders gezamenlijk circa 90 van dit type schilderijen in. Tussen circa 1835 en 1860 waren er zo goed als jaarlijks meerdere werken met scheepsrampen op de tentoonstelling aanwezig. Het betreft in deze periode een aantal van circa 60 schilderijen, vervaar-



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.

digd door onder anderen Louis Meijer, Ary Pleijsier, Christiaan Kanne- mans, Abraham Hulk (I) en Christiaan Dreiboltz (AFB. 32).⁵¹ Er was dus duidelijk een aanbod van schilderijen met dit aangrijpende thema op de *Tentoonstelling van Levende Meesters*. Tot 1844 verwoordt, op een enkeling na zoals voornoemde recensent B. in de jaren 1813 en 1820, echter niemand in de Nederlandse kunstkritiek de emotionele impact van het aanschouwen van schepen die ten onder dreigen te gaan in een kolken- de zee. De schilderijen worden vrijwel uitsluitend op de technische aspecten beoordeeld en afgemeten aan de stilistische kenmerken van de Hollandse school.

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

‘Ziet, dat is grootsch, dat is verheven! We moeten ronduit verklaren, dat we de zee nog nimmer zoo wáár, zoo dichtertlijk-natuurlijk hebben zien afgemaald. Zij is hier niet de blaauwe hemelspiegel, de zacht-schitterende sluier, van spelende kreukels bewogen, die de schepen draagt als vercierselen, en heur witte franjes af en aan doet fladderen, tegen ’t welriekende strand: neen, ’t is de eenzame, de ontembare, de vernielende oceaan; het vreeslijk element met zijn eindeloze waterbergen en zijn peillooze afgronden, *le grand mystère*, de wereld midden in de onze en het drie vierde deel der onze, en waarvan we toch alleen maar de oppervlakte kennen!’

Huiverend verlaat de recensent de zaal, vertelt hij, en nog lang na zijn bezoek speelt een gedicht van George Gordon Byron (Lord Byron) (1788-1824) door zijn hoofd. Dit voegt hij voor de lezer in een Nederlandse vertaling toe aan het slot van zijn bespreking van de zeestukken.⁵²

In de Nederlandse literaire wereld kwam tussen 1830 en 1840 de romantiek en het realisme tot ontwikkeling onder invloed van de internationale literatuur. Het werk van Byron werd bestudeerd, vertaald en nagevolgd.⁵³ Klaarblijkelijk had de auteur van de recensie, mogelijk een letterkundige, zich voor zijn beschouwing hierdoor laten inspireren. Hij was op de hoogte van het begrip *the sublime*, het verhevene, dat in de natuur ervaren kon worden en hij begreep hoe dit in de beeldende kunst tot uitdrukking werd gebracht. In de schilderkunst was deze bezielde natuur bijvoorbeeld in de Duitsland zichtbaar in het werk van Caspar David Friedrich (1774-1840), die sinds circa 1810 zijn inspiratie vond in berglandschappen.

Terwijl tussen 1844 en 1855 het aantal inzendingen van schilderijen met scheepsrampen op de tentoonstellingen een piek bereikt, duurt het tot 1859 voordat de lezer in een anonieme recensie opnieuw wordt meegenomen in de beleving van een dramatische reddingspoging: ‘Ziet ge wel hoe ginds in het verre verschiet de vreeselijkste catastrofe plaats grijpt, welke de menselijke verbeelding zich voorstellen kan? Een brandend schip, – water en vuur, niet met elkander worstelend, maar met elkander zaamgezworen tot het verderf van de vermetelen, die meenden de elementen ongestraft te kunnen trotseren!’⁵⁴

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





Het betrof deze keer weer een schilderij van Louis Meijer, getiteld *Een reddingsboot ter hulp gaande van een brandend schip*, dat in 1858 op de Amsterdamse tentoonstelling te zien was.⁵⁵

Een verklaring voor het geringe aantal emotioneel aansprekende recensies, is dat in de jaren 40 de toon van de Nederlandse kunstkritiek werd aangegeven door een neoclassicistisch georiënteerde opvatting van de zeeschilderkunst. In de kunstwereld keek men buiten de eigen landsgrenzen, met name naar Frankrijk. Het ging de recensenten, waaronder zich de belangrijkste schrijvers en dichters van die tijd bevonden, om de verheven uitdrukking van de zee en niet om de rauwe emotie. Maar hoe beoordeelde men een verheven uitdrukking van de zee? Welke criteria werden hierbij gehanteerd en hoe verhield dit zich tot 'natuurwaarheid', dat nog altijd de basis vormde van de Nederlandse schilderkunst?

Exemplarische voorbeelden zijn de kritische beschouwingen van de zeeschilderkunst, met en zonder stormachtige taferelen, van schrijver en kunstliefhebber Josephus Albertus Alberdingk Thijm. Hij publiceerde regelmatig tentoonstellingsrecensies onder het semi-Franse pseudoniem Pauwels Foreestier, daarmee wijzend op zijn oriëntatie op Parijs, destijds het belangrijkste culturele centrum van Europa.⁵⁶

In Frankrijk waren de toelatingscommissie en critici van de Parijse *Salon* al sinds de jaren 20 bezig met het gewenningsproces en de discussie rond het aanbod van de moderne romantische werken. De tweejaarlijkse tentoonstelling in de *Salon* van het werk van levende kunstenaars werd georganiseerd door de Académie des Beaux-Arts, een elitair bolwerk van klassieke kunst en cultuur. Vanuit de academische kunstbeschouwing druisten de heftige emoties, de losse, kleurige schilderijstijl en de persoonlijke uitwerking van niet-klassieke onderwerpen van de schilderijen in tegen de goede smaak. Uiteindelijk werd de romantische schilderkunst geaccepteerd door de *Salon* en de kunstrecensenten, en kreeg het een plaats naast de gevestigde kunst. Men had ingezien dat de kunstenaars aan de eisen van de klassieke kunst konden voldoen, maar bovenal dat zij bezig waren met een artistieke ontwikkeling die een nieuw publiek aansprak.⁵⁷

In Nederland was, zoals beschreven, in de jaren 40 in de zeeschilderkunst voorzichtig een vernieuwing op gang aan het komen, maar naar de smaak van Alberdingk Thijm verliep dit niet snel genoeg. In 1843 leidde hij de bespreking van de zeestukken in met een interpretatie van enkele regels uit het gedicht van Lord Byron dat de anonieme recensent

in 1844 ook aanhaalde. Alberdingk Thijm concludeerde met spijt dat de zeeschilders er niet in waren geslaagd om ‘het beeld der Eeuwigheid’, waarvan in het gedicht sprake is, weer te geven. Helaas, ‘De meeste schilders in dit vak bleven stilstaan.’⁵⁸ In de kunstkritiek werd opgeroepen tot afwijking van de tradities van de Hollandse school en de schilder werd met een dichter vergeleken: ‘De waarachtige schilder, is waarachtig dichter. De kunst is geen daguerotype der natuur. De onsterfelijke gedachte moet de penseel beroeren en louteren.’⁵⁹

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

Daarom ontving de Franse zeeschilder Théodore Gudin waardering van onder anderen Alberdingk Thijm, omdat hij erin slaagde deze ‘schat van diep gevoel’ tot uitdrukking te brengen in zijn werk op de tentoonstelling van 1843. Ondanks dat Alberdingk Thijm vele aanmerkingen had op de slordige uitvoering van het schilderij, typeerde hij Gudin toch als een genie.⁶⁰ In 1844 had hij eveneens alle lof voor een werk van Abraham Hulk (I), want hier zag hij ‘Niets slechts water, schip, en lucht – maar kleureffekt – nieuwheid – gedachte – poëzij.’ Ook het schilderij van Louis Meijer uit hetzelfde jaar beviel hem goed, want: ‘één denkbeeld spiegelt alles af’. Gudin maakte opnieuw indruk, maar hij vond dat deze schilder nu te veel fantaseerde.⁶¹ In 1845 won zijn waardering voor Gudin het echter weer van zijn scepsis, want: ‘Zie twintig schilderijen van hem – en gij vindt twintig verschillende opvattingen der zee – twintig onderscheidene gedachten.’ Dat het heldere water een vrije interpretatie was van bijvoorbeeld de in werkelijkheid ondoorzichtige Schelde, vormde geen enkel probleem. Want de schilderkunst mocht geen letter-

lijke nabootsing zijn van de natuur: 'Dat eeuwige afbeelden!', werd er afkeurend verzucht.⁶²

Alberdingk Thijm zocht naar verbeeldingskracht, maar de naturalistische stijl van de Hollandse school bleef ook een rol spelen. Bij een schilderij van Anthonie Waldorp voelde hij zich op aangename wijze meegenomen in de voorstelling: 'Gij hoort het flap-flap-flap van het om haar boeg spelend element. 't Is of gij meê vaart en de wind u om de ooren waait.' Tegelijkertijd verwees hij meerdere zeeschilders terug naar hun schetsboeken als de kleuren niet met de werkelijkheid overeenkwamen. Ze kregen de vermaning om meer studies te maken voordat ze gingen schilderen, vooral wat betreft de menselijke figuur, en de schepen preciezer weer te geven.⁶³

Uit het bovenstaande wordt duidelijk dat Alberdingk Thijm in de loop van de jaren zijn uitgangspunt bijstelde dat een schilderij een gedachte of een idee moest uitdrukken. 'De geest is meer dan het stof; de genie is meer dan de techniek; de conceptie is iets zonder de uitvoering – de uitvoering is niets zonder de conceptie', zo luidde in 1843 zijn beginselverklaring ter toelichting op zijn tentoonstellingskritieken.⁶⁴ Vijf jaar later beseftte hij dat een schilder niet evenveel betekenis in zijn werk kan leggen als een dichter. Het ontbreekt de schilder binnen zijn medium eenvoudig aan middelen daarvoor, hoe compleet en juist een afbeelding ook is. Zijn waardering voor de nauwkeurige naturalistische stijl en de schildertechnische kwaliteit van de Nederlandse schilderkunst neemt dan ook gaandeweg toe.⁶⁵

Alberdingk Thijm was niet de enige recensent die het genie van Gudin bewonderde, maar hoe ver ging de Nederlandse kunstkritiek hierin mee? De populariteit van Théodore Gudin, die van 1839 tot en met 1846 regelmatig op de Haagse, Rotterdamse en Amsterdamse *Tentoonstelling van Levende Meesters* exposeerde, blijkt groot te zijn geweest. Vanaf het begin werden zijn schilderijen opgemerkt en lovend besproken in de recensies. Hij woonde en werkte in die periode een aantal jaren in onder andere Scheveningen en Vlissingen en bewoog zich in kringen van vooraanstaande kunstenaars, notabelen en het hof. In 1842 werd hij voor zijn artistieke verdiensten door koning Willem II benoemd tot Ridder in de Orde van de Nederlandse Leeuw. Toch behielden de kunstrecensenten hun enigszins gereserveerde houding tegenover 'de admiraal der Fransche zeeschilders, zoo als de Fransche dagbladen den Heer Gudin betitelen'. Zij volgden hem kritisch, met de criteria voor de traditionele Hollandse zeeschilderkunst in de aanslag, en in 1846 werd geconstateerd

dat Breuhaus de Groot, Van Deventer, Dreibholtz, Meijer, Petrus Schotel, Brondgeest, Waldorp en Johannes Hermanus Koekkoek niets van Gudin te duchten hadden.⁶⁶ De kunstkritiek gaf de zeeschilderkunst dus niet uit handen aan een Fransman. De nationalistische gevoelens waarmee het genre gepaard ging vormden hiervoor de basis.

Meerdere recensenten stonden pal voor de Nederlandse zeeschilders. Wederom prees men de waarheidsgetrouwe voorstelling van het Nederlandse water en de wolkenpartijen. Zelfs de navolging van de zeventiende-eeuwse meesters werd genoemd. Van belang waren bovendien een zorgvuldige tekening van schepen, zeilen en tuigage.⁶⁷ Degenen die hierin slaagden, voldeden aan de criteria van goede zeeschilderkunst. Louis Meijer beheerste deze aspecten van het vak als geen ander. Hij werd gezien als de onbetwiste meester, die zich een ware Nederlandse zeeschilder toonde door zijn schilderijen netjes en overwogen uit te voeren. In een vergelijking met Gudin werd hij als de trots van het vaderland gepresenteerd. Waar de Fransman naar de zin van de recensent te vaak moest overdrijven, overtuigde Meijer met zijn fenomenale weergave van het water en het gebruik van de juiste kleuren, die de beschouwer zonder moeite meezogen in de geschilderde taferelen.⁶⁸

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

Maar er waren veranderingen op til. Eind jaren 50 bleek dat ook de faam van Louis Meijer aan slijtage onderhevig was. Iedereen presteerde weliswaar minder goed dan hij, maar zijn werk bracht recensenten niet zon-

der meer nog in vervoering.⁶⁹ Door het behoudende deel van de kunstrecensenten werd Meijer desondanks tot aan het einde van zijn leven als de 'primus onzer zeeschilders' lof toegezwaaid.⁷⁰ Tot jaren na zijn dood in 1866 bleef de navolging van Meijer volgens sommigen een nastrevenswaardig doel. Door in zijn stijl te werken, konden de zeeschilders bewijzen dat zij begrepen hadden waar het om draaide in de zeeschilderkunst.⁷¹

Al rond 1850 was in de kunstkritiek een toename zichtbaar van de waardering voor een realistische schilderstijl, die in een hardere behandeling van het licht en scherpere contouren afweek van het naturalisme. In de kunst- en literatuurbeschouwing werd uitvoerig gediscussieerd over het realistische gehalte van de schilderkunst. Voorstanders bepleitten een vrijere onderwerpkeuze en een persoonlijke inbreng van de kunstenaar in de uitvoering van de schilderijen. Daartegenover stond de vroegere opvatting van de idealisering van de compositie door selectie, ordening en kleurgebruik.⁷² Een duidelijke aanwijzing dat het realisme ook in de zeeschilderkunst aan terrein wint, is het gegeven dat Willem van Deventer, die bijna twintig jaar jonger was dan Meijer, op dat moment door kunstrecensenten wordt gezien als één van Hollands' meest verdienstelijke zeeschilders.⁷³ Van Deventers ontwikkeling werd nauwlettend gevolgd en in 1851 werd hij geprezen om zijn persoonlijke en vernieuwende stijl, aangeduid met een 'frischheid van opvatting'. In een vergelijking met Meijer sloeg de balans gunstig voor hem uit.⁷⁴

In de jaren 60 komt nog steeds een vermenging voor van oude en nieuwe criteria voor de zeeschilderkunst. Naast dat volgens de traditie de tekening van de schepen in orde moet zijn, het water er bij voorkeur transparant uitziet en de kleuren overeenstemmen met de werkelijkheid, spreekt de kunstkritiek opnieuw bewondering uit voor de afwijkende lichtbehandeling door Van Deventer (AFB. 33). Zijn werk 'schittert er en tintelt er van licht', schreef Tobias van Westrheene, een letterkundige die ook als schilder was opgeleid.⁷⁵ Dat werd door hem geaccepteerd als een natuurlijke en ware weergave, omdat Van Deventer zijn persoonlijke gevoel ermee had weten over te brengen.

Onder invloed van de romantische beweging en daarna de realistische schilderkunst in Frankrijk, veranderde de betekenis van het waarheidsgetrouw afbeelden van de natuur. 'Waarheid' was niet langer de op directe observatie gebaseerde, eenvoudige en herkenbare weergave van de omgeving. Belangrijker werd het gevoel dat de schilder had bij de natuur en de manier waarop hij dit overbracht op de beschouwer. Waar-

heid en natuur werden zo een persoonlijke creatie van de schilder.⁷⁶

Doordat schilderijen lossers van de conventies worden bekeken, zet de kunstkritiek een beslissende stap in de richting van een nieuwe 'natuurwaarheid'. Bij de zeeschilderkunst blijkt dit bijvoorbeeld uit het gegeven dat meerdere recensenten het vermogen waarderen van Van Deventer en anderen, om het water een blinkend 'licht-effect' mee te geven en op een realistische manier in heldere kleuren een weidse ruimte op het doek te zetten.⁷⁷ Waar voorheen een precieze tekening van de details van schepen en een nauwgezette vergelijking met de werkelijke kleuren worden besproken, gaat het nu vaker om het licht en de atmosfeer in een zeestuk. Van Westrheene zag in de schilderkunst een bevestiging van 'ons gevoelen dat de tijd van conventie voorbij is; dat de gedachte is ontwaakt, de opvatting verruimd, de uitvoering zich heeft vrij gemaakt van routine en recepten. Waarheid, waarheid bovenal!'⁷⁸

Hoewel gedurende de hele negentiende eeuw de schilderkunst door kunstrecensenten wordt beoordeeld naar de maatstaf 'waarheid', blijkt die dus geenszins aan betekenis in te boeten. Van Westrheene past het begrip trefzeker toe als criterium bij de grote vernieuwing die in de tweede helft van de eeuw onder invloed van de School van Barbizon tot stand kwam. Nu was waarheid niet de correcte weergave van de materiële werkelijkheid, maar op de eerste plaats de invoelbare emotie van de schilder bij de afgebeelde natuur.

In de laatste decennia wordt positieve aandacht besteed aan de zeeschilders die zich buigen over de realistische schilderstroming, zoals Willem Mesdag, Willem van Deventer en Eduard van Heemskerck van Beest dat deden. Over de Haagse tentoonstelling van 1875 schreef Jacques van Santen Kolff, een kunstcriticus en schilder, tevens een enthousiaste aanhanger van het 'oog- en hartverkwikkenden' realisme, een uitvoerige recensie. In de zeeschilderkunst, een 'nationaal-oorspronkelijk' genre, presenteerde hij Mesdag als een voorbeeld van een kunstenaar die de nieuwe stijl zijns inziens geheel naar behoren uitvoerde (AFB. 34). Ter verduidelijking plaatste hij diens werk in contrast met Meijer, Gudin en Schotel, die overigens geen van allen meer leefden op dat moment.⁷⁹ Zij vertegenwoordigden voor Van Santen Kolff de conventionele stijl, die wat hem betrof volledig passé was.

Van Santen Kolff nam dus uitdrukkelijk afstand van de traditionele uitvoering van zeestukken die geënt waren op de zeventiende-eeuwse zeeschilderkunst. In 1880 werd ook door een andere, anonieme, recensent vastgesteld: 'Onder de zeeschilders is Mesdag de baas.'⁸⁰ In deze





33 Willem Anthonie van Deventer, *Na de storm*, circa 1860, olieverf op doek, 67,5 x 99,2 cm.





34 Hendrik Willem Mesdag, *Pinken in de branding*, 1875-1885, olieverf op doek, 90 x 181 cm.

kunstopvatting verliest de zeeschilderkunst aan betekenis als een thematisch specialisme, een ontwikkeling die bij de kunstenaarsverenigingen ook gaande was. Waar tot dan toe in de kunstkritiek werd gewezen op de specialistische vaardigheden van zeeschilders, zoals de natuurgetrouwe weergave van water, stond nu de deur open voor iedere schilder die aan de zee een puur persoonlijke uitdrukking wist te geven.

In de jaren 80 trad een nieuwe generatie van kunst- en literatuurcritici naar voren. In de kritische verslagen van deze groep van onder anderen literatoren en schilders, zoals Jan Veth (1864-1925) en Willem Witsen (1860-1923), werd de traditionele schilderkunst verguisd en moesten de oude recensenten het ontgelden. Omdat zij geen schilders waren, werden ze neergezet als amateurs die zonder verstand van zaken onleesbare, nietszeggende oordelen aan de lezer voorschotelden. De jonge kunstrecensenten legden zich erop toe om in een deskundige analyse het wezen van de vernieuwende schilderkunst te doorgronden en aan de lezer uit te leggen. Men hield zich nauwelijks bezig met het onderwerp van de schilderijen, maar vooral met hun persoonlijke ervaring van het tafereel, de vermoedelijke gemoedstoestand van de schilder en hoe die tot uiting was gebracht.⁸¹

Een zekere P. geeft in 1885 in zijn recensie van de Rotterdamse tentoonstelling een definiëring: 'een schilderij dat werkelijk een kunstwerk is, bestaat uit een ontvangen indruk, een gedachte, een begrip, harmonisch uitgedrukt, op een wijze, eigen aan één persoon, die bewijst, dat die kunstenaar een persoonlijke indruk kreeg van de natuur, en niet door eens anders oogen zag.' Wat hem betrof schitterden middenin van 'een modderzee van ziel- en begriplooze doeken', slechts enkele ware kunstwerken van schilders die 'geheel oorspronkelijk, persoonlijk en meester van hun techniek' waren. Naast bijvoorbeeld Bernardus Johannes Blommers (1845-1914), Anton Mauve (1838-1888) en Jozef Israëls, werd Mesdag genoemd.⁸² Vanaf 1886 is hij de enige zeeschilder die nog in de kritieken van de *Tentoonstelling van Levende Meesters* voorkomt.

Toch kan uiteindelijk ook Mesdag zich niet staande houden binnen de stormachtige ontwikkeling van de schilderkunst. Voor de kunstkritiek speelt de zeeschilderkunst binnen de nieuwste ontwikkelingen in de schilderkunst, waarin het kunstwerk wordt gezien als een autonoom product van de kunstenaar, geen rol van betekenis meer. De concentratie op de persoonlijke ervaring van het kunstwerk en de weergave van het gevoel van de kunstenaar, leidt tot een subjectieve en uiterst kriti-

sche wijze van recenseren, die vernietigend kan uitpakken. Schilders die succes hebben, omdat zij beschikken over een respectievelijk 'goddelijk' dan wel 'aristocratisch talent' voor de weergave van licht en sfeer, zijn bijvoorbeeld de broers Willem (1844-1910) en Jacob Maris. De zeeschilderkunst die wordt beoefend door de gespecialiseerde zeeschilders, wordt nu opgevat als een geschikt genre voor behoudende kunstkoepers.⁸³

In 1890 velde schilder-criticus Joseph Jacob Isaacson (1859-1942) het definitieve oordeel over het werk van Mesdag: 'Geen spoor van natuurindruk, geen zweem van gevoel voor 't er-op-aan-komende van zoo'n stram-kouden dag met veel wind en volle wolkenkoppen.' Mesdag leverde zijns inziens een 'niets zeggende, niets gevende, niets nemende, niets beduidende voorstelling'. Alleen de weergave van de schepen kwam er goed van af. Niet omdat deze waren geschilderd in de moderne stijl, maar vanwege hun betekenis voor de 'industriekunst'.⁸⁴ Daarmee geeft Isaacson een uiterst bedenkelijk compliment, want met industriekunst werd immers de 'glad-gepenseelde', conventionele schilderkunst bedoeld. Voor de avant-garde had Mesdag afgedaan.

Schilders als Jacob Maris en Jan Hendrik Weissenbruch (1824-1903), die beiden onder andere de kust en de zee als onderwerp hadden, schilderden in navolging van de School van Barbizon met een zichtbare, brede penseelstreek, weinig details en natuurlijke kleuren in dicht bij elkaar liggende tonen. Daarentegen werkten de gespecialiseerde zeeschilders de onderdelen van schepen vaak nog steeds gedetailleerd uit en bleven kleuriger en gladdere oppervlakken doorgaans deel uitmaken van hun stijl. Door deze verschillen ontstond een gapende kloof tussen de zeeschilders en de kunstrecensenten. Terwijl tussen 1875 en 1900 nog 28 zeeschilders hun werk inzonden naar de *Tentoonstelling van Levende Meesters*, werd niemand meer besproken in de kunstkritiek. Dit wijst erop dat zij de conventies van hun specialisme niet konden loslaten. Hoewel zeeschilders als Mesdag, Schütz, Van Heemskerck van Beest en Carlebur zich inspanden om hun stijl te moderniseren, verhinderde hun liefde voor schepen een werkelijke aansluiting bij de nieuwe schilderkunst.

Historieschilderkunst van de tweede soort

We hebben gezien dat meerdere zeeschilders zich opwierpen als toegewijde documentalisten van de scheepvaartgeschiedenis. Sommigen bleven tot laat in de negentiende eeuw schilderijen vervaardigen met de acties van de historische en eigentijdse Nederlandse marine als onderwerp voor deze ‘historieele’ zeestukken. Anderen presenteerden zelfs de scheepsramp als een historiestuk. Maar hoe belangrijk waren dergelijke zeestukken voor de kunstrecensenten? Aan welke voorwaarden moest de zeeschilderkunst voldoen om te worden gezien als historieschilderkunst van de tweede soort, de speciale vorm die Adriaan van der Willigen in 1809 had geopperd in zijn theoretische verhandeling over de Hollandse schilderkunst?

In 1818 was in de kunstkritiek de zienswijze alom aanwezig dat de zeeschilderkunst beantwoordde aan een gevoel van nationale saamhorigheid. Het schilderij van het bombardement van Algiers dat Nicolaas Baur dat jaar inzond naar de *Tentoonstelling van Levende Meesters*, viel dan ook in goede aarde (AFB. 35). Baur had al meerdere werken met dit onderwerp aan het Koninklijk Kabinet van Schilderijen verkocht. In de recensie van de tentoonstelling werd het schilderij niet bij de zeestukken, maar bij de historiestukken besproken in de categorie ‘Helden ter Zee’.⁸⁵ Het werk maakte indruk door de hoge moeilijkheidsgraad van de weergave van de beschietingen bij nacht. Vooral was van belang dat het volgens een marineofficier onder de bezoekers van de tentoonstelling geheel overeenkomstig de werkelijke gebeurtenissen was geschilderd. De recensent beval het schilderij dan ook aan vanwege de geslaagde poging ‘om Neêrlands herlevenden Zeeroem te vereeren’. Baur's schilderij functioneerde dus inderdaad als historieschilderkunst van de tweede soort. De criteria die uit de goedkeuring van de recensent kunnen worden afgeleid, zijn een juiste weergave van het tafereel in een kwalitatief hoogstaande uitvoering, die wat betreft de stijl en compositie associaties oproept met de zeventiende-eeuwse zeeschilderkunst.

Een volgende gedenkwaardige maritieme gebeurtenis vond plaats na het uitbreken van de Opstand van België in 1830-1831, die voorafging aan de afscheiding van de Zuidelijke Nederlanden. Koning Willem I gaf zich niet zomaar gewonnen en zette het leger en de marine in. Tijdens een periode van wapenstilstand verbleven enkele kanonneerboten van de Nederlandse marine op de Schelde voor Antwerpen. Toen de kanonneerboot van kapitein-luitenant-ter-zee Jan Carel Josephus van Speijk

(1802-1831) in handen van de Belgen dreigde te vallen, blies hij het schip op met zichzelf en zijn bemanning erbij. Van Speijk werd vereerd als een held, die uit vaderlandsliefde een grootse daad had verricht.⁸⁶ Dit bracht een enorme productie op gang van prenten en schilderijen, voornamelijk van de hand van historieschilders, die werden geëxposeerd op de *Tentoonstelling van Levende Meesters*.⁸⁷ De schilderijen die door zeeschilders werden gemaakt bleven in de kunstkritiek echter zo goed als onopgemerkt.

Van het opblazen van het schip waren in 1833 drie schilderijen van Petrus Schotel te zien in Den Haag en in 1834 één schilderij van Martinus Schouman in Amsterdam (AFB.36). In 1835 sloot Louis Meijer in Utrecht de reeks met een weergave van de lijkvaart van Van Speijk over het Amsterdamse IJ, een werk dat in 1832 al in Amsterdam was geweest.⁸⁸ Vanwege het afwijkende karakter van de manier waarop de ontploffing op het schip was afgebeeld, er waren bijvoorbeeld geen zeilende fregatten bij deze gebeurtenis betrokken, riepen de schilderijen geen associatie op met de zeventiende-eeuwse zeeschilderkunst. Daarmee voldeden ze niet aan een belangrijke eis die aan historieschilderkunst van de tweede soort werd gesteld. De juiste historische inhoud blijkt hier van ondergeschikt belang te zijn.

De recensent van de *Algemeene Konst- en Letterbode*, een zekere A., besprak de drie schilderijen van Schotel op de Haagse tentoonstelling van 'het geval van Van Speyk' summier en niet bepaald positief in de categorie zeeschilderkunst. In de kunstkritiek werden wel de overige historiestukken besproken waarop de hoofdrolspeler op het kritieke moment van zijn beslissing heldhaftig is vereeuwigd. Deze scènes met figuren in de klassieke traditie van de historieschilderkunst 'van de eerste soort', werden verkozen boven de interpretatie met het exploderende schip. Schoumans schilderij werd in Potgieters recensie over de Amsterdamse tentoonstelling zelfs helemaal niet genoemd.⁸⁹

- 35 Nicolaas Baur, *De brand op de werven van Algiers, kort na het begin van het bombardement door de Engels-Nederlandse vloot, 27 augustus 1816, 1816-1820, olieverf op paneel, 55 x 76 cm.*









36 Martinus Schouman, *De ontploffing voor Antwerpen van Kanonneerboot nr. 2 onder commando van Jan van Speijk, 5 februari 1831*, 1832, olieverf op paneel, 53 x 76 cm.

Door het verlies van België in de jaren 30 had het nationale gevoel binnen het koninkrijk een deuk opgelopen en moest worden hersteld. De gebeurtenis verschafte de zeeschilders een aanleiding om hun oeuvre uit te breiden met taferelen uit de scheepvaartgeschiedenis van de Noordelijke Nederlanden. Slechts twee zeehistoriestukken waren te zien in 1833 en 1834, beide inzendingen van Hendrik Vettewinkel, die een episode uit de Tachtigjarige Oorlog verbeeldden van een aanval van de watergeuzen op Spaanse schepen.⁹⁰ Deze schilderijen heb ik niet kunnen achterhalen, maar hoogstwaarschijnlijk waren de werken uitgevoerd in een stijl en compositie die ontleend waren aan de zeventiende-eeuwse zeeschilderkunst. Er werd geen woord besteed aan Vettewinkel, een zeeschilder uit het middensegment, wellicht omdat zijn schilderijen van een zodanig lage kwaliteit waren dat de critici er liever over zwegen.

Na de politieke en economische crisis die het debacle van de Belgische afscheiding met zich mee had gebracht, herstelde in de loop van de jaren 40 het zelfvertrouwen van de natie. Mede dankzij de inkomsten uit de kolonies in de Oost trok het economische verkeer aan. Nederland ging zich opnieuw richten op de gedachte om weer een eersterangs mogendheid te worden, naar voorbeeld van de welvarende zeventiende-eeuwse Republiek.⁹¹ Een van de gevolgen hiervan was dat de zeeschilders in de kunstkritiek, net als in de kunsttheoretische kringen rond 1800 het geval was, daadwerkelijk werden aangemoedigd om zich bezig te houden met de maritieme geschiedenis. De schrijver Potgieter deed dat bijvoorbeeld in zijn artikel *Het Rijks-Museum*, dat in 1844 verscheen. Hierin propageerde hij zijn ideeën over een passende beeldende kunst bij dit nieuwe vaderlandse gevoel, zoals die in een nationaal museum getoond zou moeten worden. In de schilderkunst zag hij een combinatie voor zich van de zeventiende-eeuwse traditionele Hollandse school met een volle inzet van het historiestuk. Daarin dienden niet de mythen of de Bijbelse geschiedenis te worden uitgebeeld, maar de meest onversaagde taferelen uit de vaderlandse geschiedenis.⁹² Het ging Potgieter om de bezielende uitwerking van een nationale schilderkunst op de Nederlandse identiteit. Meerdere keren wijst hij daarbij op heldhaftige kopstukken uit de zeevaartgeschiedenis. De succesvolle walvisvaart, ontdekkingsreizen en oorlogsvoering op zee, uit de tijd 'dat de Hollandse vlag werd begroet als de meesteres der zee', waren wat hem betreft zeer geschikte onderwerpen.

Maar zorgde dit nieuwe nationale zelfvertrouwen ook voor meer aan-

dacht in de kunstkritiek voor een rol van de zeeschilderkunst als historieschilderkunst van de tweede soort? In 1850 wendde een zekere recensent R. zich rechtstreeks tot de zeeschilders. Hij vroeg zich af waarom de zeeschilders zelf niet op het idee kwamen om 'de bloei onzer geschiedenis' vast te leggen. Hij maande Waldorp, Meijer, Van Deventer en Hulk om zijn suggestie ter harte te nemen. De recensent was van mening dat de zeeschilders een nuttige dienst konden bewijzen. Zij konden de nationale geschiedschrijving op een aanschouwelijke wijze toegankelijk maken voor hen die niet bekend waren met 'Wagenaar' en 'Kok'. Met deze namen bedoelde hij de historicus Jan Wagenaar (1709-1773) en zijn 24-delige uitgave *Vaderlandsche Historie* uit 1749, en de geschiedkundige publicaties van Jacobus Kok (? - 1788), een boekhandelaar en historicus.⁹³

Het lijkt erop dat er zeeschilders waren die zijn suggestie volgden, want rond 1850 was inderdaad een toename zichtbaar in de inzending van schilderijen met de heldendaden van de historische marine. In 1849, 1851 en 1853 stuurde Aegidius Schönstedt drie zeehistoriestukken naar de Haagse tentoonstelling van de Engels-Nederlandse zeeoorlogen. Op deze schilderijen waren achtereenvolgens de slag bij Kamperduin uit 1797 afgebeeld, de slag bij Solebay uit 1672, waarbij hij de portretten van vier bevelvoerders in medaillons in de lijst had verwerkt, en de Vierdaagse zeeslag uit 1666.⁹⁴

Twee van de schilderijen van Schönstedt werden volledig genegeerd. Het derde, met de portretten van de zeehelden op de lijst, had tot grote verontwaardiging van recensent R. een goede plaats gekregen in de tentoonstellingszaal. De herinnering aan de admiralen Michiel de Ruijter en Adriaen van Trappen Banckert (1615/1620-1684) dwong gepaste eerbied af, maar voor het schilderij zelf, dat hij aanduidde met 'liefhebbersknutselarij', had hij geen goed woord over.⁹⁵ Dezelfde kritische behandeling trof Willem Gruyter jr., die in 1865, 1867, 1868 en 1870 zijn zeehistoriestukken inzonder naar de tentoonstellingen in Amsterdam en Rotterdam.⁹⁶ Naar aanleiding van de inzending voor de Amsterdamse tentoonstelling van 1868, een schilderij van de krijgsraad aan boord van de *Zeven Provinciën* bij De Ruyter, meldt de anonieme recensent laatdunkend: 'de kleurtjes, het atelier-achtige in dat andere stuk, met die vergulde scheepspiegels, waarvoor natuurlijk een historisch onderwerp is gevonden'.⁹⁷

De kunstkritiek toonde geen interesse voor de afbeeldingen van de zeegeschiedenis, terwijl men zich wel uitvoerig bezighield met de overige historiestukken met taferelen uit de vaderlandse geschiedenis. Hoe-

wel Michiel de Ruijter en andere commandeurs op dat moment populaire zeehelden waren, ging men aan de maritiem-historische inhoud van het werk van de zeeschilders voorbij. In de recensies werden uitsluitend schildertechnische aspecten besproken en in de ogen van sommige recensenten waren de schilderijen in dat opzicht van een te matige kwaliteit. Eind jaren 60 was de navolging van de zeventiende-eeuwse zeeschilderkunst bovendien niet langer een standaardcriterium, terwijl deze schilderijen hoogstwaarschijnlijk in die stijl waren uitgevoerd. Het zeehistoriestuk met afbeeldingen van de historische marine werd in die jaren voornamelijk nog gewaardeerd in conventionele kunstkringen, waar het bijvoorbeeld een plaats kreeg in een historische galerij.

Rond 1850 werd door meerdere zeeschilders ook de contemporaine scheepsramp als een historiestuk gepresenteerd. Hoe keken kunstrecensenten hier tegenaan? In 1838 had Louis Meijer het initiatief genomen met zijn schilderij *Het stranden der stoomboot Willem I op het koraalrif van Lucipara* (AFB. 37). Het werk werd toen in de kunstkritiek zeer kritisch ontvangen.⁹⁸ Een anonieme recensent beoordeelde de stranding bij de Lucipara-eilanden inderdaad volgens de criteria van een historiestuk, maar hij was niet bepaald tevreden over het resultaat. Hoewel hij het lovenswaardig achtte dat Meijer zich probeerde te ontwikkelen, vond hij dat de zeeschilder te hoog gegrepen had met een onderwerp, dat zijns inziens meer geschikt was voor een historieschilder. Zo had de zeeschilder de verkeerde keuze gemaakt uit de gebeurtenissen en niet het cruciale moment van de scheepsramp op het doek gezet. De anonieme recensent legde uit dat niet de zee en de storm de belangrijkste onderdelen waren van dit tafereel, maar dat het lot van de schipbreukelingen op de rots het hoofdthema vormde. Samen met aanwijzingen voor een juiste compositie kreeg Meijer de nadrukkelijke vermaning om zich bij zijn eigen vak te houden.

Zo'n tien jaar later zag de kunstkritiek dit heel anders. Recensent R. die in 1850 zeeschilders opriep om de nationale geschiedenis te schilderen ter opvoeding van het volk, beval in hetzelfde artikel de actuele scheepsramp aan als een geschikt onderwerp.⁹⁹ Kunstrecensenten maakten zich in deze periode sterk voor een verdediging van de Nederlandse zeeschilders tegenover hun Franse en Duitse vakgenoten. Net als voor de zeeschilders bij hun keuze en opvatting van dit thema, speelden voor de recensenten nationalistische motieven een rol in hun waardering ervan. Zij zagen bij voorkeur hun 'eigen' zeeschilders bezig met dit

traditioneel Hollandse thema. Zolang de schilderijen overeenkomsten vertoonden met de zeventiende-eeuwse zeeschilderkunst, had de kunst-critiek weinig bezwaar tegen de scheepsramp als historiestuk.

Sinds de jaren 30 was de houding van de kunstcritiek tegenover de schilderijen met de eigentijdse Koninklijke Marine van zeeschilders koel te noemen. Hun werken met de exploderende kanonneerboot van Van Speijk vielen bijvoorbeeld niet in goede aarde. Toch ontvingen de Nederlandse zeeschilders morele ondersteuning van kunstrecensenten toen in de jaren 40 op de *Tentoonstelling van Levende Meesters* schilderijen met marine-acties verschenen. Maar alleen omdat het vorstenhuis met het werk gemoeid was. De marine maakte in die periode oefenreizen met eskaders naar het Middellandse Zeegebied. Aan boord was prins Hendrik, wat de reden was voor de aandacht en voor enige ophef zorgde in de kunstcritiek.

Prins Hendrik, de zoon van koning Willem II, voer met een aantal van de oefeningen mee op de oorlogsfregatten *Rijn* en de *Prins van Oranje*. Aanvankelijk in de functie van commandant en later als eskadercommandant, leidde hij de vloot in Europese wateren. Hij volbracht als eerste lid van het koninklijk huis een langdurige carrière in dienst bij de marine, wat hem de bijnaam 'de zeevaarder' opleverde. Waarschijnlijk vanuit propagandistische overwegingen kwam de minister van Marine J.C. Rijk met het plan om kunstenaars op het schip van de prins mee te laten reizen tijdens de oefeningen. Het was al eeuwenlang gebruikelijk om te tekenen aan boord van schepen, zowel voor navigatiedoeleinden als ter ontspanning, door marinepersoneel, beroepstekenaars en overige bemanning, amateurs en kunstenaars. Minister Rijk had ook zelf getekend tijdens zijn diensttijd op de landingsvloot van Napoleon in 1806 en hij bemoeide zich persoonlijk met de keuze van de kunstenaars.¹⁰⁰

De koning gaf in 1843 Théodore Gudin de opdracht voor het schilderen van het uitzeilen van zijn zoon vanuit Vlissingen. In de *Kunstkronijk* werd verontwaardigd gereageerd op de toekenning van de eervolle opdracht voor een schilderij van zo'n nationaal onderwerp aan een Fransman. Men pleitte voor de Nederlandse zeeschilders, omdat volgens de anonieme recensent 'de gave niet is uitgestorven om dat element waarin en waardoor wij als 't ware leven en zijn, in al deszelfs nuances en toestanden op het doek te tooveren', zoals bewezen werd op bijna elke tentoonstelling van vaderlandse kunst.¹⁰¹



37 Louis Meijer, detail uit zijn zelfportret, 1838, olieverf op doek, 136 x 120 cm., met *Het stranden der stoomboot Willem I op het koraalrif van Lucipara* op de ezel. Het schilderij zelf is verloren gegaan.



38 Louis Meijer, *Man overboord tijdens een eskaderreis*, 1847, olieverf op doek, 129 x 198 cm.

Om de gemoederen te sussen na deze pijnlijke misstap van de vorst, verstrekten men aan Ary Pleijsier, die connecties had met minister Rijk, een vergelijkbare opdracht als aan Gudin. Pleijsier werd gevraagd om prins Hendriks vertrek in 1845 te schilderen, toen hij uitvoer voor een oefenreis over de Atlantische Oceaan naar Schotland, IJsland en New Foundland.¹⁰²

Vervolgens werden in totaal vier Nederlandse zeeschilders uitgenodigd om daadwerkelijk mee te varen met de prins en de activiteiten van het eskader vast te leggen. In 1843 stapten Petrus Schotel en Albertus van Beest aan boord van de 'Rijn'. In 1844 voer Van Beest opnieuw mee, nu samen met Willem van Deventer. Louis Meijer was in 1846-1847 te gast, als enige kunstenaar, op de 'Prins van Oranje'.¹⁰³ Schotel had op de Haagse tentoonstelling al in 1839 een schilderij geëxposeerd van de activiteiten van prins Hendrik bij de marine.¹⁰⁴ Wellicht vormde dat schilderij voor minister Rijk ook een aanleiding om hem en de andere zeeschilders mee te sturen met de prins. Tussen 1845 en 1852 exposeerden Schotel, Van Deventer en Meijer een aantal van de schilderijen die zij tijdens of na de reizen maakten, op de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in Amsterdam en Den Haag (AFB. 38).¹⁰⁵

Gelijktijdig met de schilderijen van Schotel over de reis van 1843, werd in 1845 ook Gudins weergave van het vertrek van de prins gepresenteerd. De meningen over het schilderij van Gudin waren verdeeld.¹⁰⁶ De beoordelingen behelzen vooral het eerder besproken debat in de kunstkritiek over de eis van de waarheidsgetrouwe weergave en het meegevoerd willen worden in de voorstelling. De recensenten geven geen blijk van enige interesse in de inspanningen van prins Hendrik en van de marine, ondanks de eerdere verontwaardiging over het verlenen van de opdracht aan Gudin voor zo'n 'nationaal onderwerp'.

Dankzij de aanwezigheid van de prins trokken de schilderijen van de oefeningen van de marine nog altijd beduidend meer aandacht van de kunstkritiek dan die van het echte werk in de Indische Archipel. Vanaf 1858 waren op de *Tentoonstelling van Levende Meesters* ook de schilderijen te zien van de krijgsverrichtingen van de eigentijdse Nederlandse marine in de Oost. Een voorbeeld hiervan is het werk dat Eduard van Heemskerck van Beest inzond in 1865, getiteld *Zeeroovers in de Indische zee door een Nederlandsch oorlogsschip vervolgd wordende*, op de Amsterdamse tentoonstelling (AFB. 39).¹⁰⁷ De behandeling van deze schilderijen is in de kunstkritiek zeer summier. Hoewel het hier gaat om een werkelijke actie van de marine, acht een zekere recensent B. de inhoud niet van be-

lang en worden de werken uitsluitend besproken op stijl en uitvoering.¹⁰⁸

In overeenstemming met het gebrek aan interesse van de kunstcritiek, constateerde Jacob van Lennep (1802-1868), auteur en tevens kunstrecensent, dat de zeeschilderkunst als historieschilderkunst haar beste tijd beleefde in de zeventiende eeuw. In 1853 sprak hij bij Arti een huldeblijk uit ter nagedachtenis van Jan Willem Pieneman, één van de oprichters van de Amsterdamse kunstenaarsvereniging en bij leven een gelauwerd historieschilder. Voor de verzamelde leden gaf Van Lennep een korte terugblik op de geschiedenis, waarin hij de teloorgang van de historieschilderkunst verklaarde door een gebrek aan grootse vaderlandse wapenfeiten. Als de laatste goede voorbeelden van deze in zijn ogen hoogstaande vorm van schilderkunst, wees hij refererend aan Willem van de Velde (I) op de zeventiende-eeuwse zeeschilders:

‘Alleen de zeeschilders – en hoe kon dit anders, toen het tooneel van Hollands roem op den oceaan verplaatst was? – maakten nog een loffelijken uitzondering op den gemeenen regel: en hunne voorstellingen van die tochten en zeeslagen, welke zij niet schroomden persoonlijk bij te wonen, leveren nog de schoonste bladzijden op, waar, in dat tijdperk, zich de Nederlandsche kunst op mocht verheffen. Dan, onze zeetriomfen namen een einde, en, met hen, voor langen tijd althands, de bekwaamheid onzer zeeschilders.’¹⁰⁹

Terwijl enkele zeeschilders zich lange tijd bezighouden met de activiteiten van de eigentijdse en de historische marine, bestaat in later jaren in de kunstcritiek geen inhoudelijke belangstelling meer voor de zeeschilderkunst als historieschilderkunst van de tweede soort. Dit sub-genre van de historieschilderkunst, dat zo hoopvol door Adriaan van Willigen was gelanceerd met de bedoeling om nationale gevoelens aan te wakkeren, heeft slechts een kortstondige bloei gekend in het begin van de negentiende eeuw. De nationale betekenis van de zeeschilderkunst zelf bleef echter intact, zonder dat daarvoor een historisch onderwerp nodig was.





39 Jacob Eduard van Heemskerck van Beest, *Tabelloresche roversprauwen vluchtend voor een naderend Nederlands oorlogsschip*, 1864, olieverf op doek, 67 x 107 cm.



DE ZEESCHILDERKUNST EN CULTUURNATIONALISME

Inleiding

De combinatie schilderkunst en nationalisme is een onderwerp dat in het Nederlandse kunsthistorisch onderzoek in de late twintigste eeuw sterk in de belangstelling stond, maar waar daarna niet veel aandacht meer voor was. In die studies werd het genre van de zeeschilderkunst over het hoofd gezien, dan wel gemarginaliseerd. Daardoor is destijds niet onderzocht hoezeer dit schildergenre in Nederland verbonden was met de aanwakking van een nationaal gevoel. In de negentiende eeuw bestond een sterke identificatie van de Nederlandse natie met schepen en de zee; een beeld dat verwees naar het maritieme verleden en naar de nauwe band van het land met het water. Voor een deel werd dit gevoed door de interesse in het maritieme cultureel erfgoed die het nationalisme in deze periode met zich meebracht. De zeeschilderkunst kan hiervan niet los worden gezien.

De betekenis van de zeeschilderkunst voor het Nederlandse nationale denken was binnen het Europese nationalisme uitzonderlijk, want voor het bijbrengen van een besef van de eigen geschiedenis werd in de overige landen hoofdzakelijk de historieschilderkunst ingezet. De zeeschilderkunst als een vehikel voor vaderlandsliefde kan daarom worden beschouwd als een specifiek Nederlandse vorm van cultivering van het verleden. Uiteraard werd ook door andere zeevarende naties in de negentiende eeuw, en daarvoor, de zeeschilderkunst beoefend. Een fundamenteel verschil is dat het genre elders niet zoals in Nederland, voortkwam uit een eeuwenoude maritieme en economische geschiedenis en een direct daarmee samenhangende succesvolle artistieke traditie.¹

Cultuurnationalisme

De verschijnselen nationalisme en nationale identiteit in Europese landen bieden een rijk en complex onderzoeksterrein, dat sinds de jaren 80

van de twintigste eeuw intensief door historici uit verschillende disciplines wordt bestudeerd en bediscussieerd. De invalshoek voor de studies en publicaties is doorgaans politiek-staatkundig, sociologisch of letterkundig en kan meerdere eeuwen omvatten. Als onderzoeksmateriaal worden daarin hoofdzakelijk cartografische en, al dan niet geïllustreerde, geschreven bronnen gebruikt.²

De bestudering van bronnen uit het domein van de beeldende kunst, dus anders dan tekstuele bronnen, met betrekking tot de ontwikkeling van het Nederlandse nationalisme in de late achttiende en in de negentiende eeuw, kwam toen ook onder kunsthistorici op gang. De gangbare visies met betrekking tot dit onderwerp zijn te vinden in onder meer de publicaties van Eveline Koolhaas-Grosfeld (1982, 1992 en 2010) en Elinoor Bergvelt (1984). In deze kunsthistorische studies wordt vastgesteld dat het aanmoedigen van de navolging van de zeventiende-eeuwse schildersschool een nadrukkelijk artistiek doel diende, namelijk het red- den en ontwikkelen van de eigentijdse kunst. Volgens de auteurs zou alleen de historieschilderkunst met een bewust nationalistische intentie zijn geproduceerd.

In 1982 verschijnt het artikel van Koolhaas-Grosfeld over de schilderkunst als ‘nationale kunst’, getiteld *Nationale versus goede smaak. Bevordering van nationale kunst in Nederland: 1780-1840*. Hierin beschrijft zij het pleidooi in de kunsttheoretische literatuur van rond 1800, voor de navolging door de eigentijdse kunstenaars van de Hollandse schilderkunst van de zeventiende eeuw en de nationalistische motieven en overwegingen die hieraan ten grondslag lagen.³ Als een vervolg hierop kan *Terug naar een roemrijk verleden. De zeventiende-eeuwse schilderkunst als voorbeeld voor de negentiende eeuw*, uit 1992 met mede-auteur Sandra de Vries, worden gezien. De invloed van het nationalistische gedachtegoed vinden de auteurs voornamelijk terug in het stimuleren van de schilderkunst, met name landschap en genre, en in de kunstzinnige opvoeding van het publiek. Er wordt uiteengezet hoe de discussie en waardering in de Nederlandse kunstwereld, laveerde tussen een strikte navolging van de zeventiende-eeuwse schilderkunst en de ontwikkeling van een eigen variant hierop.⁴

In 2010 komt het thema opnieuw aan de orde in *De ontdekking van de Nederlander in boeken en prenten rond 1800*. Deze studie van Koolhaas-Grosfeld gaat over de rol van de prentkunst, in het bijzonder etnografische prenten, die werd uitgegeven door de Amsterdamse boek- en prenthandelaar Evert Maaskamp (1769-1834), die bekend stond als een patriot. Zij

stelt de vraag of en hoe de kunstpraktijk, die wordt aangeduid met ‘beeldende middelen’, een ‘constructieve bijdrage’ heeft geleverd aan het natiebeseef van Nederland. Met betrekking tot de vroege negentiende-eeuwse schilderkunst is zij van mening dat dit niet kan worden vastgesteld: ‘Je kunt het vermoeden, maar meer ook niet.’ Want hoewel de schilders duidelijk zichtbaar de navolging van de zeventiende-eeuwse meesters nastreefden, kan door een gebrek aan expliciete bronnen waarin de intenties van de schilders zijn verwoord, er niet van uit worden gegaan dat zij hiermee vorm gaven aan een nationale identiteit. Dit gold volgens Koolhaas-Grosfeld alleen met zekerheid voor de historiestukken van Jan Willem Pieneman, omdat daarop concreet de vaderlandse eer wordt verdedigd, zoals bijvoorbeeld te zien is op het schilderij *De prins van Oranje bij Quatre-Bras, 16 juni 1815 uit 1817-1818*.⁵

Uit het onderzoek van Ellinoor Bergvelt uit 1984 naar het verzamelbeleid rond de eigentijdse kunst voor de nationale collecties van het Rijksmuseum en het Mauritshuis, komt een overeenkomstig beeld naar voren. Zij stelt vast dat de schilderijen, zowel historieschilderkunst als de traditioneel Hollandse genres zoals stillevens en landschap, bovenal werden gewaardeerd en vervolgens aangekocht om esthetische en artistieke redenen. De museumdirecties streefden naar een volledig en kwalitatief hoogstaand overzicht van de eigentijdse schilderkunst in de collectie. Hoewel de criteria bij aankoop direct verband hielden met de navolging van de zeventiende-eeuwse Hollandse schildersschool, concludeert de auteur dat nationale gevoelens nauwelijks sporen hebben nagelaten binnen het verzamelbeleid van de rijksmusea.

Een belangrijk moment in het onderzoek naar de toepassing van beeldende kunst in samenhang met natievorming, wordt gemarkeerd door de oratie van de Leidse historicus Jan Bank in 1989, getiteld *Het roemrijk vaderland. Cultureel nationalisme in Nederland in de negentiende eeuw*. Bank wijst op het doelbewuste gebruik van de beeldhouwkunst, architectuur, dichtkunst, toneelstukken, muziek en liederen voor de vorming van een nationaal beseef.⁶ Hierin wordt weliswaar de beeldhouwkunst behandeld, zoals de monumentale standbeelden van Rembrandt (1852) en Vondel (1867) beide door Louis Royer (1793-1868), maar blijft de schilderkunst buiten beschouwing.

Die bredere cultuurhistorische benadering van het verschijnsel nationalisme, is sinds de vroege jaren 90 van de twintigste eeuw ook kenmerkend voor het onderzoek van literatuurhistoricus Joep Leerssen. Hij stelt dat voor een goed begrip van het (Europese) nationalisme, naast de poli-

tieke en sociale geschiedenis, de bestudering van cultuuruitingen noodzakelijk is. De rol van intellectuelen en kunstenaars acht hij van cruciaal belang bij de ontwikkeling van een nationaal besef en bij de verspreiding van ideeën en zelfbeelden.⁷ De literatuur kent hij hierbij een hoofdrol toe. Met de bewerking en uitgave van literaire en historische bronnen, de publicatie van historische dichtstukken en romans en het schrijven van kritische cultuur- en literatuurbeschouwingen, functioneerden de letterkundigen als sleutelfiguren binnen het negentiende-eeuwse nationalisme. Naast taal en geschreven bronnen onderscheidt Leerssen, deels in navolging van Bank, ook materiële cultuur en immateriële cultuurpraktijken als culturele deelgebieden, die in Europese landen voor het opwekken van een nationaal besef bewust en in praktische zin werden gecultiveerd. Voor dit actieve proces van cultivering hanteert hij het begrip cultuurnationalisme: een 'romantisch-culturele ondervariant van het nationalisme'. Voor de begrippen nationalisme, nationaliteit, nationaal karakter en nationale identiteit introduceert hij de overkoepelende term 'het nationale denken'.⁸

In 2006 publiceerde Leerssen een methode, een 'heuristisch sorteermiddel', voor het in kaart brengen van de cultuurnationalistische aspecten van een samenleving en het functioneren ervan binnen de staats- en natievorming van een land.⁹ De meest recente samenvatting van de sorteermethode voor cultuuruitingen is vormgegeven in *The cultivation of culture matrix*.¹⁰ Hierin worden vier deelgebieden benoemd in de productie van kunst en kennis, waarop nationalistische activiteiten kunnen plaatsvinden. Ze zijn hierboven al even aangestipt: taal, tekstuele bronnen, materiële en immateriële cultuur. Deze vier categorieën van cultuuruitingen vinden in drie fasen van een oplopende intensiteit een uitwerking binnen de cultuurnationalistische praktijk: ten eerste de inventarisatie van het culturele erfgoed, ten tweede de inspiratie tot het gebruik van cultuurelementen in de eigentijdse culturele praktijk en ten derde het inzetten van cultuurelementen in het openbaar, met als doel het uitdragen en ondersteunen van een collectieve identiteit.¹¹

Zoals in de voorgaande hoofdstukken is gebleken, is in de opvattingen van kunsttheoretici, zeeschilders, hun beroepsgenoten en kunstrecensenten, gedurende de gehele negentiende eeuw een eensgezind idee aanwijsbaar van de zeeschilderkunst als drager van nationale trots, in nauwe samenhang met het maritieme cultureel erfgoed. Om de plaats en de betekenis van de zeeschilderkunst in de context van het nationale denken nader te toetsen, is een overzicht samengesteld van uitingen van dit

erfgoed in negentiende-eeuws Nederland. Hierdoor is meer zicht ontstaan op het maatschappelijk verband waarin de zeeschilderkunst functioneerde en op het belang van het maritieme verleden bij de constructie van de Gouden Eeuw als een lichtend voorbeeld voor het jonge koninkrijk. Het duidelijke thema van het schip en een watervlakte maakte het kleine specialisme van de zeeschilderkunst, ten opzichte van de overige schildergenres, tot een onmisbare speler in de vertegenwoordiging van de nationale zaak. Het maritieme cultureel erfgoed en de zeeschilderkunst vormen daarom een elementaire aanvulling op de matrix van het cultuurnationalisme.

Het volgende overzicht moet worden beschouwd als een verkenning van de maritiem-culturele aspecten van de Nederlandse negentiende-eeuwse samenleving. Het is in geen geval een complete en afgeronde inventarisatie van dergelijke cultuuruitingen.

TAAL

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

Voor auteur en taalkundige Jacob van Lennep diende de uitgave van Sprenger van Eijk mede als een inspiratiebron voor zijn eigen werk. Hij publiceerde in 1856 *Zeemans-woordeboek, behelzende een verklaring der woorden, bij de scheepvaart en den handel in gebruik en een opgave der algemeene wetsbepalingen, daartoe betrekkelijk, en der spreekwijzen, daaraan ontleend*.

Het boek was een verbeterde en vermeerderde uitgave van *Seeman, behelzende een grondige uitlegging van de Neederlandse konst, en spreekwoorden, voor soo veel die uit de Seevaart sijn ontleend, en bij de beste schrijvers deeser eeuw gevonden werden* van Wigardus à Winschooten uit 1681. De eerste uitgave van het boek van Winschooten betekende, samen met *Scheeps-bouw en bestier*, de scheepsbouwkundige en maritieme woordenlijst van Nicolaas Witsen uit 1671, het begin van een traditie in de samenstelling van zee-manswoordenboeken.¹² In de negentiende eeuw werden ook zeemanswoordenboeken uitgebracht, die tevens als vertaalwoordenboeken voor professionele zeelieden functioneerden, zoals *Woordenboek der zee-, stoom- en scheepsbouwkundige termen in de Hollandsche, Fransche en Engelsche talen* van K.P. ter Reehorst, dat in 1845 in drie delen verscheen.

De belangstelling voor scheepvaartverwante terminologie bestond in de negentiende eeuw bij een breder publiek dan alleen de zeeman. Van Lennep verklaarde in de inleiding van *Zeemans-woordeboek* zijn beweegredenen om met het werk van Winschooten aan de slag te gaan doordat hij al jong een buitengewone interesse had voor woordenboeken. Maar bovendien: ‘van zoo verre my heugt, [waren] zeegezichten, zeetochtjens, verhalen van zeegevechten en zeeavonturen, [mij] welkom en aange-naam’. En hij ging nog verder door te stellen dat die liefde voor de zee en scheepvaart van nature aanwezig was bij geboren Nederlanders: ‘By elken Nederlander, immers by den zoodanige, die dezen naam niet uit kracht eener wet, maar uit hoofde zijner afkomst voert, bestaat, in meerdere of mindere mate, zekere ingenomenheid met het Zeewezen.’¹³

TEKSTUELE BRONNEN

Met betrekking tot de nationaal-historische dichtkunst wordt Hendrik Tollens beschouwd als de belangrijkste dichter van Nederland in de negentiende eeuw. Hij was bij een breed publiek bijzonder populair. Ten tijde van de Franse overheersing werden zijn gedichten gezien als een verzetsdaad. Tollens ontving verschillende prijzen met zijn werk, zoals voor *Tafereel van den Vierdaagschen Zeeslag* uit 1807, een dichtstuk over een episode uit de Tweede Engels-Nederlandse zeeoorlog (1666), waarin admiraal Michiel de Ruijter het commando voerde over de Hollandse vloot.¹⁴

In 1821 schreef hij *Tafereel van de overwintering der Hollanders op Nova Zembla in de jaren 1596 en 1597*, een gedicht over de reizen naar de Noordelijke Ijszee door Willem Barentsz en Jacob van Heemskerck en de pogingen om een noordelijke doorvaart te vinden. Vele kunstenaars, waaron-

der ook schilders, lieten zich door het dichtstuk inspireren. In 1850 was een historiestuk met dit onderwerp op de Rotterdamse *Tentoonstelling van Levende Meesters* te zien. Zowel in de catalogusvermelding van het schilderij, als in de bespreking in de kunstkritiek werd direct aan Tollens' gedicht gerefereerd.¹⁵ Een zijdelingse opmerking van de recensent maakt duidelijk hoe bekend zijn werk onder de bevolking was: 'want van al de gepenseelde navolgingen van Tollens' dichtstuk, waar iedere Hollander iets uit van buiten kent, zagen wij er geen, dat ons zoo aangreep'. Met de geschilderde weergave van het tafereel in het Behouden Huys, kwam het begin van het 'Hollands glorie-tijdperk' voor hem tot leven.¹⁶

De betekenis van Tollens' oeuvre voor het nationale historische besef, komt nogmaals naar voren in een artikel in de *Kunstkronijk* van 1864, getiteld 'Het uitzeylen van Barends en Rijk, 18 mei 1596. Bij de schilderij van E. Koster', door W.J. Hofdijk. Het schilderij van Everhardus Koster was in 1863 te zien geweest op de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in Den Haag. In de catalogus staat het werk vermeld onder de titel *De togt naar het Noorden, Mei 1596* en zijn veertien regels toegevoegd uit het gedicht *Tafereel van de overwintering der Hollanders op Nova Zembla in de jaren 1596 en 1597*, van Hendrik Tollens uit 1821.¹⁷ Het schilderij werd niet besproken in de recensie van de tentoonstelling maar Hofdijk wijdde er een apart artikel aan. Naast een uiteenzetting over verschillende hoogtepunten uit de zeevaartgeschiedenis, citeert ook hij uit Tollens' gedicht en hij besluit met een dringende oproep aan de zeeschilders:

'Welnu dan: de Waereldzee is een reusachtig geschiedboek, en gy kunt er geen bladzijde openslaan die niet te lezen geeft van de geestdrift, de zedelyke en stoffelyke veerkracht, den heldenmoed, de volharding der oude Nederlanders. Neerlands zeeschilders! er is nog veel voor u te doen – en het jonge Nederland heeft maar al te zeer lessen noodig!¹⁸

In dezelfde periode werd de beleving van de zee door dichter en hoogleeraar klassieke talen Jacob David van Lennep (1774-1853) ingezet als de Nederlandse troef in de discussie over de romantische beweging, die op dat moment in de Europese literaire wereld werd gevoerd. Vanwege de ruige natuur, die de mens op een aangename manier schrik aanjoeg, waren het Rijndal en het berglandschap van de Alpen geliefde onderwerpen in de West-Europese romantische literatuur. Van Lennep verge-

leek de huiveringwekkende ervaring die de reiziger in de Zwitserse Alpen kon opdoen, met de indrukwekkende weidsheid en gevaren van de wereldzeeën. Om de eigenheid met de zee te onderstrepen, haalde hij de historische verbondenheid van de zee en scheepvaart met de Nederlandse natie aan. In zijn *Verhandeling over het belangrijke van Hollands grond en oudheden voor gevoel en verbeelding* uit 1828, schrijft hij:

‘Het is zoo – nietig zijn de Hollandsche Duinen in vergelijking van de hemelhooge Alpen. Maar, tegen dezen stelt de Hollander het gezigt der zee, onmetelijk in ruimte, ontzettend in krachten, doch wier uitgestrektheid, sedert eeuwen, in alle rigtingen, *Hollands* vlaggen voerde, wier krachten, van ouds, met *Holland* in strijd, meer zich aan hetzelfde zagen dienstbaar gemaakt, dan zij het voor haar woest geweld deden buigen.’¹⁹

Vanaf 1806 kreeg de jeugd op de lagere school geschiedenisonderwijs aangeboden. De lessen in vaderlandse geschiedenis werden in 1857 wettelijk verplicht gesteld, met als doelstelling: ‘opwekking tot warme vaderlandsliefde als bestanddeel der nationale opvoeding’.²⁰ Speciaal voor kinderen kwamen geïllustreerde maritiem-historische boeken op de markt, zoals *De merkwaardigste Nederlandsche zeezeizen, sedert den jare 1594. Voor de vaderlandsche jeugd*, door J.A. Oostkamp uit 1825. Een later voorbeeld is *De zeeman tegen wil en dank of Amsterdam in den aanvang der Eersten Stadhouderlooze Regering 1650-1654*, van P.J. Andriessen uit 1877. In deze historische literatuur voor de jeugd werden onder meer de Eerste Engelse zeeoorlog en het optreden van Michiel de Ruijter behandeld.

Ter verering van eigentijdse zeehelden verscheen in 1817 naar aanleiding van de beschieting van Algiers, *Lauwerkroon voor de Nederlandsche zeehelden bij hunne betoonde moed en dapperheid in den zeeslag voor Algiers, den 28sten van Oogstmaand 1816*. De uitgave van A. Loosjes Pz. bevatte twee lange gedichten over de Nederlandse zeehelden uit de Gouden Eeuw en over de gebeurtenissen tijdens het bombardement. De huldeblijk was aangevuld met een uitvoerige toelichting op de aanleiding en het verloop van de strijd. Ter verduidelijking was een afbeelding van de zeeslag toegevoegd met een legenda van de Nederlandse en Engelse eskaders en de stad Algiers, alsmede enkele portretten van bevelhebbers. De beschieting van Algiers werd meerdere malen door zeeschilders vastgelegd.

Het opblazen van zijn kanonneerboot door Jan van Speijk in Antwer-

pen tijdens de Opstand van België in 1830-1831, vormde niet alleen een inspiratiebron voor beeldend kunstenaars maar ook voor auteurs en dichters. Een voorbeeld uit de grote hoeveelheid publicaties is *Hulde aan de nagedachtenis van Hollands Zeeheld J.C.J. van Speyk* van Jacob van Lennep en *Hollands vlag. Uitboezeming, op het vernemen van den heldendood van Jan Carel Josephus van Speyk* door C.G. Withuys. Daarnaast verschenen *De heldendood van Jan Carel Josephus van Speyk; toonkundig tafereel*, een gedicht van Johannes Kinker op muziek gezet door J.B. van Bree, dat in Maatschappij Felix Meritis te Amsterdam werd opgevoerd op 11 maart van hetzelfde jaar. Van C.F. de Burlett werd *Lierzang op J.C.J. van Speijk* gepubliceerd, een uitgave waarvan de opbrengst ten goede kwam aan de gezinnen van de zeelieden die bij de gebeurtenis waren omgekomen of verminkt waren geraakt.

Zoals we bij de onderwerpkeuze van de zeeschilders en in de kunstkritiek hebben gezien, werden verschillende tekstuele bronnen door zeeschilders en kunstrecensenten als inspiratiebron gebruikt en geciteerd bij de aanprijzing en bespreking van zeeschilderkunst. Daarvoor was een breed spectrum aan maritieme literatuur beschikbaar. Samen met de vaderlandse geschiedenis was ook het maritieme verleden toegankelijk gemaakt. Van groot belang was de eerste geschiedschrijving van de Nederlandse scheepvaart door J.C. de Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*. Deze uitgave werd zowel door zeeschilders als kunstrecensenten aangehaald. Eén van de eerste geïllustreerde geschiedkundige werken in de negentiende eeuw, was *Heldendaden der Nederlanders ter zee van de vroegste tijden tot op heden, naar aanleiding van de Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*, het maritiem-historische platenboek waarvan de tekst en de afbeeldingen werden vervaardigd door zeeschilder Petrus Schotel.

Het leven en de loopbaan van historische zeehelden werden beschreven in bijvoorbeeld *Het leven en de daden der beroemde vaderlandsche zeehelden Marten Herbertsz. Tromp, Luitenant Admiral van Holland en Westvriesland, Ridder der orde van St. Michiel, en Jakob, Baanderheer van en tot Wassenaar, Heer van Opdam, Luitenant Admiraal Generaal van Holland en Westvriesland, ridder der orde van den Olifant*. Het biografische werk werd in 1825 gepubliceerd door J.A. Oostkamp, die ook geschiedenisboeken schreef voor kinderen.

Voor de biografen van Michiel de Ruijter was de belangrijkste bron *Het leven en bedryf van den Heere Michiel de Ruiter* uit 1687, dat door Gerard Brandt was samengesteld op basis van documenten uit de nalatenschap

van De Ruijter en verhalen van ooggetuigen. Het werk van Brandt is in meerdere edities heruitgegeven. Enkele voorbeelden van negentiende-eeuwse levensbeschrijvingen van De Ruijter zijn: *Het leven van Michiel Adriaanszoon de Ruijter*, door T.M. Looman uit 1860, *Michiel Adriaansz. de Ruijter, de godvruchtige zeeheld*, door H.J. van Lummel, dat speciaal voor kinderen verscheen in 1869 en *Michiel Adriaansz. de Ruijter* door F.H. van Leent uit 1880. Het leven en de daden van De Ruijter inspireerden velen bovendien tot het componeren van liederen en het schrijven van gedichten en toneelstukken.

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

In een schildershandboek werden aankomende zeeschilders erop gewezen dat alleen door navolging van de grote zeventiende-eeuwse Hollandse meesters, de schilderkunst weer tot een hoog niveau gebracht kon worden. In 1831 verscheen in Nederland het *Handboek voor jonge beoefenaars & liefhebbers der Schilderkunst*, dat in 1827 in Frankrijk was uitgebracht door M.P.L. Bouvier. Enkele jaren later werd het door J.C. Beijer, een leraar Nederlands aan de Koninklijke Militaire Academie in Breda, in het Nederlands vertaald en van een voorwoord voorzien.²¹ Aan de instructies voor de schilders had Beijer in het boek niets veranderd. Hierin wordt niet ingegaan op de afzonderlijke genres, maar worden alleen algemene schildertechnieken uitgelegd.

Het nieuw toegevoegde voorwoord gebruikt de auteur om te stellen dat het niets minder dan de plicht van kunstenaars was, om een bijdrage te leveren aan het welvaren van het vaderland. Ter verduidelijking somt hij de succesvolle genres op, met de bijbehorende grote meesters. Het is opmerkelijk dat Beijer hierbij niet de historieschilderkunst, maar als eerste de zeeschilderkunst noemt. Als de belangrijkste voorbeelden voor de zeeschilders wijst hij op Johannes Schotel en Petrus Schotel,

Johannes Hermanus Koekkoek en Martinus Schouman, in wiens werk hij een grote gelijkenis ziet met de schilderijen van Willem van de Velde (II) en Ludolf Bakhuizen. Johannes Schotel acht hij zelfs de beste zeeschilder ter wereld, hetgeen volgens de auteur was bewezen met het winnen van de gouden medaille op de Salon in Parijs in 1827, waar namelijk 'de kunstwerken van alle volken' te zien waren.²²

MATERIËLE CULTUUR

In 1781 had de slag bij Doggersbank plaatsgevonden. Het gevecht tussen de Engelse en de Nederlandse marine was onbeslist beëindigd, maar dit werd door beide partijen toch als een overwinning gevierd. Voor de Hollanders was het feit dat de Republiek, net als in de zeventiende eeuw, een eskader oorlogsschepen tegen de Engelsen kon inzetten en een min of meer gelijkwaardige strijd had gevoerd een gedenkwaardige gebeurtenis. Schout-bij-nacht Zoutman en zijn officieren werden als nationale helden vereerd.²³

Uit onderzoek van historica Marianne Eekhout naar de memorabilia van deze zeeslag uit de late achttiende eeuw, blijkt dat de helden van het gevecht daarna geenszins in de vergetelheid raakten. Naast familie en vrienden, spanden ook het koningshuis, de marine en zeevaartinstellingen zich in om regelmatig aandacht te besteden aan de marineofficieren die hadden gestreden voor het vaderland. Tot ver in de negentiende eeuw werd door middel van een feestelijke jaarlijkse bijeenkomst de slag herdacht door de Kweekschool voor de Zeevaart en het Vaderlandsch Fonds ter Aanmoediging van 's Lands Zeedienst in Amsterdam. Beide instellingen waren naar aanleiding van de gebeurtenis opgericht ter versterking van de marine. Hoewel de heldenstatus van Zoutman en de andere bevelhebbers als zogenaamde overwinnaars in de geschiedschrijving door J.C. de Jonge tot realistischer proporties was teruggebracht, werd in 1881 in Amsterdam nog het eeuwfeest georganiseerd.²⁴

Tientallen jaren na de slag werden de officieren van Doggersbank met niemand minder dan Maarten Harpertsz. Tromp (1598-1653) en Michiel de Ruijter vergeleken. Op voorspraak van vrienden en van de marine, had admiraal Jan Hendrik van Kinsbergen (1735-1819) een marmeren herinneringsmonument gekregen in de Nieuwe Kerk. Een eervolle plek, omdat hier ook het grafmonument van De Ruijter was. Toen in 1820 een serie bronzen portretpenningen werd uitgebracht van Maarten Harpertsz. Tromp, Michiel de Ruijter en Piet Hein (1577-1629), werden hieraan de portretten van Zoutman en Van Kinsbergen toegevoegd. In 1841

40 Louis Royer,
standbeeld van
Michiel de Ruijter
in Vlissingen, 1841.
Foto, Marc Ryckaert,
2012.



publiceerde M.C. van Hall een biografie van Van Kinsbergen. De laatste overlevende officieren en een matroos werden in 1843 en 1853 onderscheiden met een ridderorde.²⁵

De vele soorten memorabilia die kort na 1781 op de markt waren gebracht, zoals zijden linten, schoengespen, naaldenkokers, porselein, penningen, prenten, likeurglasjes, hoeden en andere gebruiksvoorwerpen, hebben volgens Eekhout waarschijnlijk ook in de negentiende eeuw nog in een bepaalde mate gecirculeerd op de jaarlijkse vieringen. Belangrijke voorwerpen uit de nalatenschap van de zeehelden werden door familieleden van de Doggersbankhelden geschonken aan de Kweekschool voor de Zeevaart. Ter inspiratie van de kwekelingen voor het verrichten van grote daden voor het vaderland, ontving de Kweek-

school Zoutmans eredegeen, die hij had gedragen tijdens de gevechten en de vlag van de 'Piet Hein', het voormalige vlaggenschip van admiraal Willem van Braam (1732-1807). Zo werd de herinnering aan de slag bij Doggersbank tot in lengte van dagen veiliggesteld.²⁶ Vanzelfsprekend werd ook deze zeeslag op schilderijen vastgelegd.

Het boegbeeld van de negentiende-eeuwse zeeheldencultus was echter admiraal Michiel de Ruijter.²⁷ Niet alleen werden zijn wapenfeiten geschilderd en zijn leven en loopbaan beschreven. Ook werd voor hem in 1841 in zijn geboorteplaats Vlissingen een herinneringsmonument opgericht. Dit was ruim tien jaar voordat Rembrandt (Amsterdam 1852) en Laurens Jansz. Coster (Haarlem 1856) in de openbare ruimte een standbeeld kregen, vervaardigd door Louis Royer. De Ruijter werd als vaderlandse held in zijn geboorteplaats met een meer dan levensgrote sculptuur op een monumentaal voetstuk geplaatst (AFB. 40). Zijn moedige redding van de Republiek in de zeeoorlogen met Engeland werd bezongen, maar ook kon men zijn sobere en godvruchtige levenswijze, als passend bij de Hollandse volksaard, waarderen. De onthulling van het beeld werd uitgeroepen tot een nationale feestdag. Gasten waren koning Willem II en zijn zoons, hoge officieren van de marine, allerlei andere hoogwaardigheidsbekleders en zoveel mogelijk mensen uit alle lagen van de bevolking. Op de grote dag van de onthulling werd een toespraak gehouden door de beroemde Amsterdamse predikant-hoogleraar Abraham des Amorie van der Hoeven (1798-1855), die De Ruijter als een voorbeeldige vaderlandse held afschilderde.²⁸ De lofrede was later op papier verkrijgbaar en beleefde ten minste twee herdrukken onder de titel *Redevoering bij de plechtige inhuldiging van het Standbeeld van Michiel Adriaanszoon de Ruyter, te Vlissingen, op den 25 Augustus 1841, in de Grootte Kerk uitgesproken door Abm. des Amorie van der Hoeven*.

De feestelijkheden duurden drie dagen en werden elke ochtend ingeluid met het bespelen van het klokkenspel op het stadhuis. Op een tentoonstelling gaven historische documenten, voorwerpen en schilderijen, de bezoeker een indruk van de tijd en het leven van De Ruijter. Er was een herdenkingspenning geslagen, waarvan het eerste exemplaar werd aangeboden aan de koning. Een muziek- en zanggezelschap verzorgde de uitvoering van een gelegenheidslied. Met mastklimmen en boogschieten konden prijzen worden gewonnen en het schuttersgilde paradeerde door de straten van Vlissingen in een gekostumeerde optocht. In een sfeer van nationale saamhorigheid werd gezongen en gedanst, gegeten en gedronken, en getoast op de legendarische zeeheld.²⁹

De zeeschilderkunst als onderdeel van de materiële cultuur

Op welke wijze kan de zeeschilderkunst een bijdrage kan hebben geleverd aan de ontwikkeling van een Nederlandse nationale identiteit? We kunnen allereerst vaststellen dat het genre een sterke rol speelde in alle fasen van de ontwikkeling van het negentiende-eeuwse Nederlandse cultuurnationalisme. In de zogenaamde inventariserende fase keken eerst kunsttheoretici en later kunstrecensenten terug naar de schilderijen van de zeventiende-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 zeventiende-eeuwse meesters als artistieke maatstaf. In de mobilisatiefase waren de schilderijen van zeeschilders concreet van invloed als ondersteuning van de collectieve identiteit door expositie op de openbaar toegankelijke en grootschalige *Tentoonstelling van Levende Meesters*. In meerdere particuliere musea en rijksmusea was hun werk in de collectie aanwezig.³⁰

Daarnaast bezit de zeeschilderkunst in vergelijking met de historieschilderkunst een hogere doeltreffendheid. Door middel van de historieschilderkunst werd in de negentiende eeuw getracht bij het publiek een vorm van nationaal besef op te wekken. Vaak hadden de schilderijen een gebeurtenis uit het leven van een vaderlandse held als onderwerp. Voor een goed begrip en juist effect van deze schilderijen op de beschouwer was echter een gedetailleerde kennis van de vaderlandse geschiedenis noodzakelijk. De ontwikkeling van dit type historiestukken was in de achttiende eeuw in Frankrijk, Engeland en Duitsland ingezet en werd in Nederland nagevolgd. De historieschilderkunst genoot het meeste aanzien in de academische rangorde van de schilderkunst, maar kende in Nederland geen grote en langdurige bloei. Onder meer vanwege de vaak grote en kostbare formaten van de schilderijen en door een gebrek aan opdrachtgevers die ze konden betalen en ophangen, leidde het genre een moeizaam bestaan.³¹ Een gevolg was een lage productie van historiestukken waardoor in vergelijking met de zeeschilderkunst dit type schilderijen in kwantitatief opzicht minder zichtbaar was. Werken met historische voorstellingen werden bijvoorbeeld veel minder vaak ingezonden naar de *Tentoonstelling van Levende Meesters*, dan schilderijen in de categorie 'marines'. Ter indicatie, het aandeel van de schilderijen met het onderwerp 'historie' bedroeg tussen 1858-1896 slechts 2 procent, tegenover 8 procent 'marines'.³² Vier keer zo veel zee-stukken als historiestukken vonden in die periode hun weg naar de

goed bezochte tentoonstellingszalen en mogelijk ook naar kopers. Met de zeeschilderkunst kwam het publiek dus vaker in aanraking. Het overgrote deel van de zeeschilderkunst op de *Tentoonstelling van Levende Meesters* betrof inhoudelijk ongespecificeerde zeestukken (96,5 procent). Dit type schilderijen voedde door het vertrouwde beeld van alledaagse scheepvaart, op een eenvoudiger en vooral toegankelijker wijze de liefde voor het vaderland dan de historieschilderkunst.

De landschapschilderkunst vervulde op min of meer dezelfde manier als de zeeschilderkunst een rol bij de vorming van een nationaal besef. Ook dit traditioneel Hollandse genre stond door de verbeelding van de herkenbare, onmiddellijke omgeving dichtbij de beschouwer.³³ Het landschap was bovendien in de negentiende eeuw het meest beoefende onderwerp van Nederlandse schilders, Het behoorde op de *Tentoonstelling van Levende Meesters* dan ook tot de grootste categorie (circa 34 procent) van ingezonden werken.³⁴ In de kunstkritiek werden beide genres herhaaldelijk in verband gebracht met de oorspronkelijke Hollandse schilderschool. Ook de navolging van zeventiende-eeuwse schilders werd voor beide in gelijke mate als prijzenswaardig beoordeeld. Met betrekking tot prikkeling van de vaderlandsliefde bestaat er een opvallend en essentieel verschil. Er zijn namelijk meerdere voorbeelden aanwijsbaar waarin de recensent melding maakt van de historische sensatie die men ondergaat bij het zien van zeestukken. Die specifieke ervaring ontbreekt geheel bij de bespreking van de landschapschilderkunst. Anders dan de landschappen beschikten zeegezichten met schepen over een extra betekenislaag, die bij de beschouwer rechtstreeks associaties oproep met de nationale maritieme geschiedenis.³⁵

De zeeschilderkunst en het maritieme cultureel erfgoed zijn nauw met elkaar verbonden. De belangstelling voor dit erfgoed wordt gekenmerkt door een verheerlijking van Nederland als zeevarende natie en een diepe verbondenheid van de bevolking met het water. Binnen dit nationale denken functioneerde de zeeschilderkunst in meerdere opzichten letterlijk als beelddrager. Zowel de overwegend behoudende en historiserende schilderijstijl van de zeestukken, als het keurmerk van een volwaardig traditioneel Hollandse genre, maar bovenal de voorstelling van de zee met schepen, voorzagen in een ondersteuning van een nationaal (historisch) besef.

Ongeacht de thematiek van de schilderijen was er sprake van een fundamentele cultuurnationalistische opvatting van de zeeschilderkunst, die gedurende de gehele negentiende eeuw in stand bleef, zelfs

ten tijde van de stijlveranderingen in de laatste decennia. Het was aldus een weliswaar klein, maar binnen het nationale denken uiterst relevant genre. Zeeschilders, de gespecialiseerde schilders van de Nederlandse scheepvaart, moeten zich hiervan bewust zijn geweest. Eenvoudig omdat deze opvatting alom aanwezig was, mede dankzij de grote belangstelling voor het maritieme cultureel erfgoed. Het is daarom aannemelijk dat bij de vervaardiging van zijn schilderijen een nationalistisch element deel zal hebben uitgemaakt van de intenties van de zeeschilder.

De branding van Nederland

In de reclamewereld worden bij het op de markt brengen van producten op een uitgekende wijze van de betekenis en de associatieve werking van beelden gebruik gemaakt. Hoe sneller een product wordt herkend en een vertrouwd gevoel oproept, hoe beter het aan de man kan worden gebracht. Het samenvatten van een product tot een suggestief beeldmerk of symbool wordt aangeduid met de term *branding*. In de toeristische sector wordt dit proces van waarnemen en het zonder kritische overweging toekennen van betekenis, ingezet om de nationale identiteit van landen herkenbaar te maken. Volgens Leerssen kan de *branding* van een land dan ook worden gezien als een vorm van nationalisme op een basaal niveau. Voor Nederland noemt hij bijvoorbeeld klompen en windmolens als typerende eigenaardigheden, waaraan het land onmiddellijk te herkennen is.³⁶ Voor de negentiende eeuw kunnen de zeeschilderkunst samen met het vertrouwde, hooggewaardeerde maritieme cultureel erfgoed, beide stevig ingebed in het nationale denken, daaraan worden toegevoegd. In deze periode vond de *branding* plaats van Nederland als maritieme natie, met het genre van de zeeschilderkunst als beeldmerk.

Internationaal werd de hechte verbinding van de zeeschilderkunst met de Nederlandse cultuur al sinds de zeventiende eeuw erkend. De schilderijen uit de Hollandse schildersschool waren toen gewilde objecten bij verzamelaars uit heel Europa. De zeeschilderkunst was, in sommige gevallen inclusief de makers ervan, tot in de hoogste kringen een begerenswaardig importproduct. Willem van de Velde (I) en zijn zoon Willem van de Velde (II) waren bijvoorbeeld tussen 1672-1688 als zeeschilders in dienst van de Engelse koning Charles II en beschikten over een atelier in het paleis. Enkele penschilderingen van Van de Velde (I) waren in het bezit van meerdere leden van de Italiaanse aristocratische

familie De' Medici.³⁷ In de negentiende eeuw werd het werk van Nederlandse eigentijdse zeeschilders nog steeds goed verkocht in het buitenland, vooral als het herinnerde aan Bakhuizen en de beide Van de Velde. In de verzamelingen van onder anderen de Engelse Sir Robert Peel, de Russische tsaar Nicolaas en de Duitse Franz Erwein graaf von Schönborn bevonden zich bijvoorbeeld schilderijen van Johannes Schotel.³⁸

Een bevestiging van het Nederlandse monopolie op de zeeschilderkunst kan worden opgemaakt uit de vraag van een Belgische verslaggever aan Schotel, nadat die de gouden eremedaille had ontvangen van de commissie van de *Salon d' Exposition* in Brussel in 1836. De journalist informeerde of hij er bezwaar tegen had om de onderscheiding van België te ontvangen. Schotel sprak diplomatiek: 'De kunsten kennen geen Vaderland: zij bloeien dáár, waar goede smaak heerscht.'³⁹ Het waren de jaren na de Belgische afscheiding van 1830-1831 en de politieke verhouding tussen de twee landen was moeizaam. De verslaggever liet met zijn voorzichtige vraag merken dat hij zich ervan bewust was, dat hier een typisch Hollands specialisme door het afgescheiden België werd beloond. Johannes Schotel, die vanuit zakelijke belangen in meerdere Europese landen exposeerde, reageerde handig op een neutrale wijze. Hij voldeed daarmee, risicoloos voor zijn inkomsten, aan het traditionele beeld van de kunstenaar die voor de kunst leefde en zich niet bezighield met maatschappelijke beslomeringen.

Doordat de smaak van buitenlandse kunstkopers uitging naar de traditionele Hollandse schildersschool, was de weg geplaveid voor een verzerkte afname van de schilderijen van de andere in een behoudende stijl werkende eigentijdse Nederlandse zeeschilders. Johannes Schotel heeft hierin ongetwijfeld een belangrijke stimulerende rol gespeeld door de expositie en verkoop van zijn werk in België, Duitsland en Frankrijk in de jaren 1821-1837.⁴⁰ Een voorbeeld van een zeeschilder die hiervan profiteerde en, net als Schotel, op een pragmatische manier omging met de liefde van het buitenland voor de Nederlandse zeeschilderkunst, was Everhardus Koster. Hij bleek in Duitsland pas succes te vergaren met de verkoop van zijn schilderijen, nadat hij leverde wat men van hem als Nederlandse schilder verwachtte. Toen Koster in 1840 in de omgeving van Düsseldorf op studiereis was om zich te oefenen in het tekenen en schilderen van stads- en havengezichten, had hij al enkele schilderijen te koop aangeboden, maar hij raakte ze niet kwijt. Zijn connecties in de Duitse schilderswereld raadden hem aan om zeegezichten en schepen te gaan schilderen. Koster nam dit advies ter harte en hij kon daarna goed

41 Reclame-campagne van de stad Amsterdam op de voormalige Shelltoeren langs het IJ in Amsterdam, ter gelegenheid van de heropening van het Rijksmuseum in 2013. Foto, de auteur, 2013.



nieuws melden in een brief aan zijn vriend, de schilder Johannes Bosboom: 'hiermede hield ik mij dan voornamelijk bezig en dientengevolge had ik het geluk te verkoopen'.⁴¹

In later jaren zag men in Frankrijk, waar Willem Mesdag tussen 1870 en 1911 zijn schilderijen exposeerde op de Parijse *Salon*, de zeeschilderkunst en Nederland eveneens als een vanzelfsprekend en onafscheidelijk geheel. Over Mesdags zeestukken berichtte de Franse kunstkritiek: 'Holland herkent zich in hem en Frankrijk houdt van hem.' Hij had in

1870 een medaille van de *Salon* ontvangen, een belangrijke blijk van erkenning voor een beginnende buitenlandse schilder. In vergelijkingen met de zeestukken van Franse schilders op de *Salon*, werden zijn capaciteiten als zeeschilder geroemd. Vanuit de waardering voor de schilderkunst van de zeventiende-eeuwse Hollandse school, werd Mesdag beschouwd als een waardige opvolger van meesterzeeschilders als Bakhuisen en Van de Velde (I). Zijn in een realistische stijl geschilderde, waarheidsgetrouwe afbeeldingen van de vele gedaanten van de Noordzee, werden gezien als passend in de nationale Nederlandse artistieke traditie. Deze kwalificatie van de Franse kunstkritiek pakte in de jaren 70 positief voor hem uit, maar keerde zich in de laatste jaren van zijn loopbaan tegen hem toen men vond dat hij niet kon meekomen met de nieuwe schilderstromingen.⁴²

In de eenentwintigste eeuw wordt de zeeschilderkunst en het maritieme cultureel erfgoed nog steeds in verband gebracht met de nationale cultuur van Nederland. Zo wordt in 2013 op de 100 meter hoge voormalige Shell-toren aan het IJ in Amsterdam, met een banier de heropening aangekondigd van het vernieuwde Rijksmuseum (AFB. 41). De afbeelding op het doek toont een tientallen meters uitvergroott detail van een schilderij van Willem van de Velde (II). We zien een imposant oorlogsschip dat gereedgemaakt wordt om uit te varen, met Hollandse vlaggen in de toppen van de hoogste masten.⁴³

Met dit campagnebeeld wordt het publiek aangespoord tot een bezoek aan het Rijksmuseum, Nederlands belangrijkste en grootste museum voor de vaderlandse kunst en geschiedenis. Het toont aan dat de negentiende-eeuwse constructie van de nationale vereenzelviging met de zeeschilderkunst en het maritieme verleden tot op de dag van vandaag springlevend is. Uit het hedendaagse (publieke) debat over de impact op de samenleving van het kolonialisme, één van de gevolgen van de wereldwijde historische scheepvaart, blijkt echter hoe pijnlijk eendimensionaal deze triomfantelijke 'zeewaartse blik' is. In allerlei geledingen van de maatschappij, de politiek, onderwijs, wetenschappen en musea, leidt dit ertoe dat men zich er vaker rekenschap van geeft dat het maritieme verleden niet voor iedereen even fortuinlijk heeft uitgepakt.



SAMENVATTING EN CONCLUSIE

Met *De Nederlandse zeeschilderkunst in de negentiende eeuw* wordt een leemte gevuld in de bestaande kennis en het onderzoek van het genre van de zeeschilderkunst, die tot nu toe hoofdzakelijk beperkt bleven tot de zeventiende eeuw. Het doel van dit onderzoek was om de negentiende-eeuwse zeeschilderkunst te begrijpen in de context van de tijd waarin de schilderijen tot stand kwamen. De centrale vraag luidde hoe in de negentiende eeuw in Nederland over de zeeschilderkunst werd gedacht.

Binnen de kunsthistorische context van de negentiende eeuw is de status bestudeerd van de zeeschilderkunst in de kunsttheorie als een specialisme van de traditionele zeventiende-eeuwse Hollandse schilderschool, evenals de omvang van het genre, de beoefenaren en de stilistische ontwikkelingen ervan. Voor de opvattingen over het genre in de contemporaine kunstwereld zijn drie invalshoeken gehanteerd: het perspectief van de zeeschilders, van hun beroepsgenoten in het schildersvak op de kunstenaarsverenigingen *Pictura*, *Arti et 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 negentiende-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 (zie: *Referentielijst van zeeschilders*). De hoeveelheid gelijktijdig werkzame zeeschilders maakte gedurende de negentiende eeuw een golfbeweging. In percentages uitgedrukt ten opzichte van het totaal aantal werkzame schilders, begon dit op 3,6 procent in 1800, klom het naar het hoogtepunt van 4,5 procent in

1860, en viel het terug tot 1,2 procent 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.

In de kunsttheoretische kringen van de late achttiende en vroege negentiende 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 zestiende eeuw en kwam op het hoogste schildertechnische niveau tot bloei in de zeventiende 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 zeventiende-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 achttiende eeuw, werd gegeven door een band met de scheepvaartwereld via werk of familie, in combinatie met de woonplaats aan een drukbevaren water.

In het midden van de negentiende 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 scheep-

vaart greep terug op het beeld zoals dat van een aantal zeventiende-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 procent), het zeehistoriestuk (1 procent) en het reportagestuk (1,5 procent). Het type voorstellingen zonder een inhoudelijk gespecificeerde titel, zoals *Stil water met schepen*, *Woelend water met schepen* of *Zeegezicht*, was met 96,5 procent verreweg de grootste categorie. Hierin bevonden zich de kalm ogende, niet al te opvallende en op een zeventiende-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 negentiende eeuw, zelfs ten tijde van de stijlveranderingen in de laatste decennia.

Op het totale bestand van inzendingen vormden de scheepsrampen circa 5,5 procent 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 achttiende-eeuwse kunsttheoretici als bij de kritische negentiende-eeuwse kunstrecensenten, bestond een onverholven belangstelling voor het maritieme cultureel en kunsthisto-

risch 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 negentiende 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 zeventiende-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 kunstkopende publiek, kwamen zij niet meer in aanmerking voor een plaats op de ledententoonstellingen. Aan het einde van de negentiende 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 negentiende-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 procent 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 zeventiende eeuw.

In de recensies ontvouwde zich in de eerste decennia van de negentiende eeuw een uitgebreid stelsel van stijlcriteria voor de zeestukken. Leidend hierin was de gelijkenis met de zeventiende-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 zeventiende-eeuwse zeeschilderkunst. Het genre werd 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 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 zeventiende-eeuwse meesters niet meer op prijs gesteld en was na 1850 de naturalistische stijl niet langer de absolute standaard. Pas rond dit tijdstip werd 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 negentiende eeuw konden zij echter niet meer voldoen aan de door kritische en ter zake deskundige schilders-kunstrecensenten gewenste uiterst persoonlijke natuuruitdrukking. De gespecialiseerde zeeschilderkunst achtte men in de kunstkritiek een geschikt genre voor behoudende kunstkopers en er werd nog nauwelijks aandacht aan besteed. Desondanks wist de zeeschilder zich

te handhaven, juist door zijn specifieke kennis van de weergave van schepen en, niet in de laatste plaats, dankzij de Nederlandse nationale vereenzelviging met scheepvaart en de zee.

Tijdens dit onderzoek 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 zeventiende 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 negentiende eeuw de artistieke traditie van de zeventiende-eeuwse Hollandse school definitief werd opengeboken, verdween de zeeschilderkunst dan ook uit de canon van de beeldende kunst.

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 negentiende eeuw. Met behulp van het theoretisch kader van het cultuurnationalisme (Leerssen 2006) 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 twintigste 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 achttiende en de gehele negentiende eeuw een eensgezind idee aanwijsbaar was van de zeeschilderkunst als drager van nationale trots. Binnen het kader van het negentiende-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.

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

In alle fasen van de ontwikkeling van het cultuurnationalisme speelde het genre van de zeeschilderkunst een rol. In de inventariserende fase keken eerst kunsttheoretici en later kunstrecensenten terug naar de schilderijen van de zeventiende-eeuwse zeeschilders en deze werden vanuit nationalistische motieven als voorbeeld gesteld. In de productie-fase werd de eigentijdse zeeschilderkunst vanuit dezelfde motieven gestimuleerd en beoordeeld, met het werk van de zeventiende-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.

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 negentiende-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 negentiende-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 het proefschrift beperkt aan de orde zijn gekomen. Tot slot wacht ook de Nederlandse zeeschilderkunst van de achttiende eeuw nog op nader systematisch onderzoek.

































































REFERENTIELIJST VAN ZEECHILDERS

110 zeeschilders, waarvan 21 niet eenduidig als zeeschilder in de naslagwerken staan vermeld. Deze zijn gemerkt met een blauwe balk.

TTLM = Tentoonstelling van Levende Meesters

KUNSTKRITIEK = genoemd of besproken in de kunstcritiek

		OP DE TTLM	KUNST- KRITIEK	WERKZAAM IN: 1800	1860	1900
Bal, Gerardus Lodewijk Franciscus Jacobus	1872-1912					■
Baur, Nicolaas	1767-1820	■	■	■		
Beest, Albertus van	1820-1860				■	
Berg, Betzy Rezora	1850-1922	■				■
Berlage, Thomas Nicolaas	1819-1875				■	
Blaauw, Pieter	1744-1808			■		
Blijk, Frans Jacobus van den	1806-1876	■	■		■	
Boshamer, Johannes Hendrik	1776-1862	■	■	■	■	
Brakel, Simon van	1816-1884	■			■	
Breuhuis de Groot, Frans Arnold	1824-1872	■	■		■	
Brouwer, Menno Nicolaas Anne	1846-1907					■
Carlebur, Francois	1821-1893	■			■	
Cloeck, Klaas	1730-1800			■		
Comte, Pieter le	1802-1849					
Coolhoven, Dirk Wilhelmus	1817-1902				■	■
Deventer, Willem Anthonie van	1824-1893	■	■		■	
Dreibholtz, Christiaan Lodewijk Willem	1798-1861	■	■		■	
Duinen, Jacob Hendrik van	1840-1885	■			■	
Dyxhoorn, Pieter Arnout	1810-1839	■	■			

		OPDE TT LM	KUNST- KRITIEK	WERKZAAM IN:		
				1800	1860	1900
Elzer, Hendrik Jacob	1808-1866					
Emmerik, Govert van	1808-1882					
Fikken, Nicolaas jr.	1818-1876					
Florimont, Charles Frederik	1802-1846					
Bartholomeus de						
Fokke, Arend Wzn	1770-1804?					
Fransen, Anton	1867-1954					
Genderen, Arnout Marinus Cornelis van	1814-1879					
Graaff, Barend Willem van der	1798-1886					
Groenewegen, Gerrit	1754-1826					
Gruijter, Jacob Willem	1856-1908					
Gruyter, Willem (jr.)	1817-1880					
Haas, Maurits Frederik Hendrik de	1832-1895					
Haccou, Lodewijk Gillis	1792-1826/46					
Heemskerck van Beest, Jacob Eduard van	1828-1894					
Helm, Hendrik van den	1811-1889					
Herder, Eibert den	1876-1950					
Herweijer, Bartholt Johan	1832-1909					
Hilleveld, Adrianus David	1838-1869					
Hilverdink, Johannes Jacobus Antonius	1837-1884					
Hoffmann, George Johannes	1833-1873					
Hoogerheyden, Engel	1740-1807					
Huijjer, Jan David	1790-1858					
Hulk, Abraham (t)	1813-1897					
Hulk, Hendrik	1842-1937					
Huygens, Johannes	1833-1911					
Huysman, Albertus Hendricus	1821-1903					
Kannemans, Christiaan Cornelis	1812-1884					
Kellner, Adolf Jacobus August von	1836-1915					
Keultjes, Gerardus Laurentius	1786-1818					
Kiers, George Lourens	1838-1916					
Kleyne, David	1753-1805					
Koekkoek, Hermanus (t)	1815-1882					

		OP DE		KUNST- KRITIEK	WERKZAAM IN:		
		TT	LM		1800	1860	1900
Koekkoek, Hermanus (II)	1836-1909						
Koekkoek, Johannes	1811-1831						
Koekkoek, Johannes Hermanus	1778-1851						
Kooij, Pieter Johannes	1821-1857						
Koster, Everhardus	1817-1892						
Kruyt, C.	1780-na 1824						
Laar, Bartol Willem van	1818-1901						
Limmen, Jan van	1743-1831						
Loots, Johannes Hermanus Bernardus	1832-1910						
Lutgers, Petrus Josephus	1808-1874						
Maandag, Jan	1850-1932						
Maas, Hendricus Johannes	1821-?						
Maas, Hendrik	1793-1873						
Meijer, Johan Hendrik Louis	1809-1866						
Mendlik, Oscar	1871-1963						
Mesdag, Hendrik Willem	1831-1915						
Meylink, Jacobus Philippus Carolus	1820-1862						
Miedema, Rein	1835-1912						
Mittelholzer, Willem Melchior Christiaan	1820-na 1848						
Mock, Johannes	1800-1884						
Mooy, Jan	1776-1847						
Morel, Casparus Johannes	1798-1861						
Nachenius, Benjamin	1844-1915						
Noordwijns, Johannes Adrianus	1825-1901						
Opdenhoff, George Willem	1807-1873						
Ouwerkerk, Jan van	1774-1836						
Pals, Gerrit van der	1758-1839						
Pleijsier, Ary	1809-1879						
Plügger, Jacob	1795-1871						
Poppe, Jan	1817-1887						
Rees, Richardus Philippus Arnoldus van	1850-1925						
Reygers, Johannes Hubertus	1767-1849						
Riegen, Nicolaas	1827-1889						

230 REFERENTIELIJST VAN ZEESCHILDERS

		OPDE TT LM	KUNST- KRITIEK	WERKZAAM IN: 1800 1860 1900
Roos, Jan (II)	1755?-1840?			■
Roosmalen, Willem van	1819-1885	■		■
Schaap, Wijbrand	1766-1821	■		■
Schiedges, Petrus Paulus (I)	1813-1876	■	■	■
Schild, Gerrit	1858-1921			■
Schönstedt, Aegidius Clemens August	1812-1881	■		■
Schotel, Johannes Christiaan	1787-1838	■	■	
Schotel, Petrus Johannes	1808-1865	■	■	■
Schouman, Martinus	1770-1848	■	■	■
Schut, Jean Essaie	1807-1845			
Schütz, Johan Frederick	1817-1888	■		■
Schütz, Willem Johannes	1854-1933	■		■
Sipkes, Joseph	1787-1852	■		
Slooten, R. van	1820?			■
Smith, Corstiaan Willem	1861-1954			■
Spin, Jacob	1806-1875			■
Stuurs, Louis Henri Wilhelmus Merckes de	1830-1869			■
Teupken, Dirk Antoon	1801-1845			
Teupken, Dirk Antoon Josephus Franciscus	1828-1859			
Thim, Cornelis	1754-1813			■
Veder, Hendrik	1841-1894	■	■	
Verveer, Maurits (Mozes Leonardus)	1817-1903	■	■	■ ■
Vettewinkel, Hendrik	1809-1878	■	■	■
Voorduin, Gerard	1830-1910			■ ■
Vries, Emanuel de	1816-1875	■		■
Waldorp, Anthonie	1803-1866	■	■	■

19 64 28

NOTEN

Hoofdstuk 1

- 1 Knolle 1992, p. 131 en 134; Koolhaas 1992, p. 116, 120 en 133; Koolhaas-Grosfeld 1986, p. 46.
- 2 Mander 1604, folio 29v (hoofdstuk 7, 'Van de Reflecty, Reverberaty, Teghen-glans oft weerschijn') en folio 35r (hoofdstuk 8, 'Van het Landtschap'). Voor het biografische werk van Karel van Mander, zie: Miedema 1981.
- 3 Mander 1604, folio 287v-288v. Voor een monografische studie over Hendrik Vroom, zie: Russell 1983.
- 4 Voor de ontwikkeling en bloei van de zeventiende-eeuwse zeeschilderkunst in de Noordelijke en Zuidelijke Nederlanden, zie bijvoorbeeld: Bol 1973, Russell 1983, Keyes 1990, Giltaij/Kelch 1996, Gaschke 2008.
- 5 Hoogstraten 1678, p. 77-78, 125, 134-140, 231. Voor Samuel van Hoogstraten, zie: Weststeyn 2013.
- 6 Lairese 1712, p. 112. Voor Gerard de Lairese, zie: Vries 2011.
- 7 Voor een introductie op de (Nederlandse) Romantiek, zie bijvoorbeeld: Leeuw 2005.
- 8 Voor de belangstelling voor het verleden in Nederland in de negentiende eeuw, zie bijvoorbeeld: Mathijssen 2013. Voor de belangstelling voor het verleden in Nederland en in de rest van Europa als onderdeel van het nationalisme als politieke ideologie, zie bijvoorbeeld: Leerssen 2017.
- 9 Leerssen 2015, p. 21-25; Leerssen 1999, p. 76 e.v.
- 10 Manning 1982, p. 204-210.
- 11 Leerssen 2006, p. 64, 153; Mathijssen 2004, p. 116-117.
- 12 Voor Conrad Busken Huet, zie bijvoorbeeld: Praamstra 2007.
- 13 Ploos van Amstel 1785, p. 198, 250, 310-311. Cornelis Ploos van Amstel bezat meerdere tekeningen, prenten en een penschildering van onder anderen Ludolf Bakhuizen, Willem van de Velde (I) en/of (II), Reinier Nooms (1623-1664), Jan Porcellis, Hendrik Vroom, Cornelis Claesz. van Wieringen (1575-1633) en Jan Claesz. Rietschoof (1652-1719). Zie: *Catalogus der teekeningen, prenten, schilderyen ...* 1800; Eynden 1787; H. 1787; Feith 1793; E. 1798.
- 14 Carasso 1998; Hoogenboom 1992, p. 28-36; Knolle 1992; Koolhaas 1992; Koolhaas-Grosfeld 1982 en 1986; Reynaerts 2001, p. 111-119.
- 15 Eynden 1787. De vragen die beantwoord moesten worden, luiden: 'In hoe verre de Nationaale Smaak van de Hollandsche School 't doelwit der Teken- en Schilder-kunde bereike, en aan derzelver vereischte beantwoorde? Als mede hoe verre dezelve Smaak, door het bestudeeren van het Antique, en van de werken van Kunstenaars van andere Schoolen, zouwde kunnen verbeterd worden?'
- 16 Eynden 1787, p. 15-16, 96, 122, 131-132, 161. De door Van Eynden genoemde zeeschilders zijn: Hendrik Cornelisz. Vroom, één van zijn zoons Cornelis Hendriksz. (1590-1661) of Frederik (ca. 1600-1667), beiden maakten zeestukken, Adam Willaerts, Jan Porcellis (1583-1632), Salomon van Ruysdael (1600-1670), Ludolf Bakhuizen, Simon de Vlieger, Reinier Nooms, Lieve Verschuier (1627-1686), Willem van de Velde (I), Willem

- van de Velde (II), Wigerus Vitringa (1657-1725), een zekere Van der Griend, tekenaar; en de kunstenaars die 'zeehavens' schilderden: Nicolaes Berchem (1621-1683), Johannes Lingelbach (1622-1674), Thomas Wijck (1616-1677), Jacobus (1641-1692) of Abraham Storck (1644-1708), Jan Weenix (1640-1719) of Jan Baptist Weenix (1621-1659), beiden maakten enkele zuidelijke havengezichten.
- 17 Ibidem, bijlage *Verbeteringen en byvoegsels*, zonder paginanummering. Het betreft een toevoeging aan p. 132: 'Wy hebben ook vier kunstenaaren, die zig hebben toegelegd op de byzondere kunst van op wit geplamuurde paneelen met zwarte oly-verf allerlei voorstellingen van zee-slagen, zee-stormen, groote en kleine visscheryen, binnen-watren, 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 gevaarlijkste plaatsen.' De vier genoemde zeeschilders die penschilderingen maakten, zijn: Willem van de Velde (I), Adriaen van Salm (ca. 1660-1720) of zijn zoon Roelof van Salm (1688-1765), beiden waren zeeschilders, en Heerman Witmont (ca. 1602-1684). Van Zilvergieter zijn de overige gegevens onbekend, ook bij Van Eynden, zie: Eynden 1816-1840, p. II (Voorbericht); Daalder 2013, p. 59.
- 18 Van Eynden gebruikte als informatiebron mogelijk *De groote schouburgh der Nederlantsche konstschilders en schilderessen* van Arnold Houbraken uit 1718-1721. Zie aldaar: deel 1, p. 354-355. Hierin werd voor de eerste keer in Nederland een levensbeschrijving van Willem van de Velde (I) gepubliceerd, gevolgd door *Levensbeschryvingen der Nederland-sche konst-schilders en konst-schilderessen* van Jacob Campo Weyerman in 1729-1769. Zie: Daalder 2003, p. 15-16.
- 19 Eynden 1787, p. 42-43. In de voetnoot suggereert Van Eynden dat de fouten in de weer-gave van de schepen op de prenten naar de schilderijen van Vernet niet werden veroorzaakt door de slordigheid van de graveurs, maar dat deze wel degelijk in het werk van Vernet zelf zaten.
- 20 Ibidem, p. 92. Als belangrijkste vertegenwoordigers van de Vlaamse zeeschilderkunst zag Van Eynden Adam Willaerts, die hij overigens ook vermeld bij de Hollandse school, Andries van Eertveld (1590-1652), Casper van Eyck (1613-ca. 1674), Bonaventura Peeters (I) (1614-1652) en Jan Peeters (I) (1624-1678).
- 21 Ibidem, p. 70-76. Hoewel Van Eynden opmerkt dat in Engeland door de eeuwen heen vele buitenlandse kunstenaars werkten en hij verscheidene namen noemt, gaat hij voorbij aan de zeeschilders. Welllicht dat het gebrek aan oorspronkelijkheid voor Van Eynden de aanleiding vormde om niet op de Engelse zeeschilderkunst in te gaan. De kunstenaars die in zeventiende-eeuws Engeland zeestukken vervaardigden waren voornamelijk Hollands-Vlaamse immigranten. In de achttiende eeuw ontwikkelden Engelse kunstenaars de zeeschilderkunst tot een bloeiend nationaal genre, dat overigens wel werd gekenmerkt door een trouwe navolging van vooral Willem van de Velde (II). De in Engeland werkzame Hollandse zeeschilders waren onder anderen Isaac Sailmaker (ca. 1633-1721), wiens eerst bekende Engelse zeestuk dateert van 1657, Adriaen van Diest (1655-1704), die vanaf 1673 in Engeland werkzaam was en vader en zoon Van de Velde die vanaf 1672/1673 aan het Engelse hof in Greenwich werkten. De eerste professionele Engelse zeeschilders waren Peter Monamy (1681-1749) en Samuel Scott (1702-1772), beiden navolgers van Willem van de Velde (II). Zie: Taylor 1995, p. 35-43 en 45-51. Voor het leven en het schildersbedrijf van de familie van Willem van de Velde (I) in Engeland, zie: Daalder 2013, p. 155-217. Voor de relatie tussen de Engelse en Nederlandse zeeschilderkunst, zie ook: Quarm 2011.
- 22 Ploos van Amstel 1785, p. 197-201.
- 23 Ibidem, p. 201-203.

- 24 Ibidem, p. 310-311.
- 25 Aa 1852/1877; H. 1787. Het artikel werd ondertekend met het initiaal H. De auteur is door Jeronimo de Vries geïdentificeerd als Jacob Otten Husly. Zie: Koolhaas-Grosfeld 1982, p. 612.
- 26 H. 1787, p. 350-353. Otten Husly noemt: Willem van de Velde, Ludolf Bakhuizen, Abraham Stork, Wigerus Vitringa (1657-1725), Reinier Nooms en een zekere Griffier. Het is niet duidelijk of hij Willem van de Velde (I) of Willem van de Velde (II) bedoelde. Reinier Nooms wordt aangeduid met Zeeman, zijn alias, en met Griffier bedoelt hij waarschijnlijk Robert Griffier (ca. 1675-1726), vanwege de zeestukken in diens oeuvre.
- 27 Ibidem, p. 356-357. Voor de betekenis en ontwikkeling van de storm op zee als één van de emblematische en allegorische thema's in de zestiende- en zeventiende-eeuwse Nederlandse beeldende kunst, zie: Russell 1983, p. 63-82, Goedde 1989 en latere publicaties van Goedde in Giltaij 1996 en Gaschke 2008.
- 28 Hoogenboom 1993, p. 29-30; Reynaerts 2001, p. 111-112.
- 29 Burke 1757, p. 95-96; Madelein 2008, p. 103-154.
- 30 Ik zal op deze vragen slechts kort ingaan (zie ook hoofdstuk 5, kunstkritiek). Het valt buiten het bestek van dit onderzoek om de zeeschilderkunst verdergaand te duiden aan de hand van het complexe concept van *the sublime*. Voor *the sublime*, zie bijvoorbeeld het standaardwerk: Monk 1935.
- 31 Beattie 1778, p. 100: '*in the description of great objects, a certain degree of obscurity, not in the language, but in the picture or notion presented to the mind, has sometimes a happy effect in producing admiration, terror and other emotions connected with the sublime*'; Beattie 1782, p. 197.
- 32 Madelein 2008, passim.
- 33 Loos 1997, p. 62-64.
- 34 Ploos van Amstel 1785, p. 171-179.
- 35 H. 1787, p. 355-356.
- 36 Feith 1793, p. 20-25.
- 37 Ibidem, p. 48.
- 38 De volledige vraag luidde: 'Wat is de reden, dat de Nederlandschen school, zoowel voorheen ten tijde van haren grootsten bloei, als hedendaags, zoo weinig meesters in het historisch vak heeft opgeleverd; daar zij zoo uitnemend slaagde en nog slaagt in alles wat de eenvoudige navolging der natuur, of de meer beperkte kring van het huisselijk leven het vermogen der kunst aanbiedt: en welke zijn de middelen, om in dit land uitmuntende historieschilders te vormen?'
- 39 Kikkert 1809, p. 223-225, in de voetnoot aldaar.
- 40 Manen 1809, p. 446. Voor de overige biografische gegevens van Van Manen, zie: <http://www.parlementairdocumentatiecentrum.nl/id/vg09llvmsmxi>
- 41 Willigen 1809, p. 264. In 1816 verscheen het eerste deel van *Geschiedenis der vaderlandsche schilderkunst*.
- 42 Willigen 1809, p. 307-309, 311-312, 322 en de voetnoot aldaar, 330.
- 43 Tentoonstellingscatalogus, *Het vaderlandsch gevoel* 1978, p. 13-14.
- 44 Willigen 1809, p. 321-322, 325-326.
- 45 RMA, Cornelis van Cuylenburgh (II), *Portret van Johan Arnold Zoutman*, 1801, inventarisnummer SK-A-1374; Enthoven 2007, p. 83, *Lijst van werken*, nummer 22: E. Hoogerheyden, *Slag bij Doggersbank, het begin van het gevecht, 5 augustus 1781*, olieverf op doek, 109,8 x 87,6 cm., verblijfplaats onbekend; Van de slag bij Doggersbank zijn door Engelse zeeschilders meer schilderijen zijn gemaakt. Bijvoorbeeld door Thomas Luny (1759-1837), NMM, inventarisnummer BHC 0434 en Richard Paton (1717-1791), AM, inventarisnummer SA 22832. Van de zeeslag werden in Nederland meer prenten uitgegeven, onder andere in series van drie of vier stuks, met een gedetailleerde weergave van verschillende fasen in de strijd, zie: Muller 1882, deel 4, p. 233-236, nr. 4422-4459.
- 46 Enthoven 2007, p. 31.
- 47 Bruijn 2003, p. 193.
- 48 Engel Hoogerheyden vervaardigde meerdere werken van de voorbereidingen van de vloot. Bijvoorbeeld: RMA, Engel Hoogerheyden

- den en Jacob Schwartzbach, *Het bemannen van de vloot in de haven, 1804, 1804-1805*, grisaille op paneel, 41,5 x 52,5 cm., inventarisnummer SK-A-2405; RMA, Engel Hoogheyden en Jacob Schwartzbach, *De vloot verlaat de haven van Vlissingen, 1804, 1804-1805*, grisaille op paneel, 41,5 x 52,5 cm., inventarisnummer SK-A-2406; Enthoven 2007, p. 27-31.
- 49 Obreen 1858, p. 172; RMA, Martinus Schouman, *Het treffen van het Hollandse en Engelse vloot tijdens de tocht van de Hollandse flottielje naar Boulogne in 1805, 1806*, olieverf op doek, 95 x 159 cm., inventarisnummer SK-A-1394. Voor de geschiedenis van de marinemodelkamer, zie: Lemmers 1996.
- 50 Bergvelt 2005/2006, p. 295-297. De lijst van Desprès is hier gecombineerd met een andere lijst uit 1808 die ook bestemd was voor Lodewijk Napoleon.
- 51 NA, collectie 004 Verhuell, toegangsnummer 2.21.004.04, inventarisnummer 475, *Naamlijst der beroemste Schilders, Teekenaars en Graveerders die zich thans in het Koninkrijk Holland bevinden*. Dit is een handgeschreven en in het Nederlands vertaalde versie van de lijst van Desprès, die dus niet door Verhuell zelf is opgesteld, zoals Daalder zegt in Enthoven 2007, p. 27.
- 52 Bruijn 2003, p. 349; Broeze 1977, deel 3, p. 385.
- 53 RMA, Martinus Schouman, *Het bombardement van Algiers, ter ondersteuning van het ultimatum tot vrijlating van blanke slaven, 26-27 augustus 1816, 1823*, olieverf op doek, 95,5 x 159,5 cm., SK-A-1395; Obreen 1858, p. 172; Voorbeelden van andere zeeschilders die het bombardement van Algiers hebben geschilderd: J.C. Schotel en M. Schouman, die het werk in 1819 exposeerden in Dordrecht, nu in collectie HSM, inventarisnummer S.2016(01). C. Kruyt (werkzaam 1808-1820), *Een zeegevecht voor, en bombardement van Algiers*. Geveild in 1824 (RKD-Hofstede de Groot fiches), verblijfplaats onbekend. Gerardus Laurentius Keultjes, *De aanval van het verenigd Engels-Nederlands eskader op Algiers in 1816, 1817*, olieverf op doek, 61 x 86 cm., RMA, inventarisnummer SK-A-1376.
- 54 Bergvelt 1984, p. 93-94 en 126, noot 101; RMA, Nicolaas Baur, *De Engels-Nederlandse vloot in de Baai van Algiers ter ondersteuning van het ultimatum tot vrijlating van blanke slaven, 26-27 augustus 1816, 1818*, olieverf op paneel, 55 x 76 cm., SK-A-1377. *De brand op de werven van Algiers, kort na het begin van het bombardement door de Engels-Nederlandse vloot, 27 augustus 1816, 1816-1820*, olieverf op paneel, 55 x 76 cm., SK-A-1378. *Krijgsraad aan boord van de Queen Charlotte van Lord Exmouth voor het bombardement op Algiers, 26 augustus 1816, 1818*, olieverf op paneel, 55 x 76 cm., SK-A-1379. *De Engels-Nederlandse vloot onder Lord Exmouth en vice-admiraal Jonkheer T.F. van Capellen stelt de Algerijnse fortificaties buiten gevecht, 27 augustus 1816, 1818*, olieverf op paneel, 54 x 75 cm., SK-A-1380.
- 55 Van Eynden en Van der Willigen 1816-1840, deel III, p. 136. De bevestiging door een ooggetuige, een marineofficier die ter plekke bij het bombardement in Algiers aanwezig was geweest, van de waarheidsgetrouwheid van Bours weergave, wordt ook door Van Eynden en Van der Willigen als een kwaliteitscriterium vermeld.

Hoofdstuk 2

- 1 Voor de markt voor de landschapschilderkunst, zie bijvoorbeeld: Hoogenboom 1997.
- 2 Zie: *Referentielijst van zeeschilders*. Voor een gedetailleerde uiteenzetting van de onderzoeksmethode voor de vaststelling van de lijst, zie: Bijlage 1 van het originele proefschrift in het Leids repositorium, *Eigen aan de natie. De Nederlandse zeeschilderkunst in de negentiende eeuw*, in te zien via: <https://hdl.handle.net/1887/3217130>.
- 3 Hoogenboom 1985, p. 23-39.
- 4 Ouwerkerk 2003, p. 22-26, 33-34; Stolwijk 1998, p. 131-132.
- 5 Manning 1982, p. 164-182.
- 6 RKD-explore/artists&, geraadpleegd op 12-11-2017. De selectie is uitgevoerd op de kenmerken: Nederlandse nationaliteit/school, werkzaam in Nederland in 1800 en de kwalificatie 'schilder'. Een overzicht van de hoeveelheid werkzame kunstenaars

- rond 1800 is al eerder onderwerp van onderzoek geweest. Bijvoorbeeld, Hoogenboom noemt een totaal aantal van 220 kunstenaars, geboren tussen 1750 en 1797, op basis van een telling in het lexicon van Van Eynden en Van Willigen uit 1816-1840, zie: Hoogenboom 1985, p. 246, noot 9. Onder deze 220 kunstenaars bevinden zich veertien zeeschilders, geboren tussen 1750 en 1797; Volgens de lijst van Desprès uit 1806 en een lijst van kunstenaarsnamen uit 1808, waren in deze eerste jaren van de negentiende 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 achttiende eeuw, zie: Hoogenboom 1985, p. 13-14 en Hoogenboom 1993, p. 30-32.
- 7 Telling van de zeeschilders op basis van mijn *Referentielijst van zeeschilders*. De negentien zeeschilders zijn degenen met een geboortjaar 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 die werkzaam waren in 1800, 1860 en 1900, zie: *Referentielijst van zeeschilders*.
- 8 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.
- 9 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.
- 10 Telling op basis van de *Referentielijst van zeeschilders*. De circa 64 zeeschilders die werkzaam waren in 1860 zijn degenen met een geboortjaar tot en met 1840 en een sterfjaar in of na 1860. De circa 28 zeeschilders die werkzaam waren in 1900 zijn degenen met een geboortjaar tot en met 1880 en een sterfjaar in of na 1900.
- 11 RKD-explore/artists&, geraadpleegd op 27-12-2016. De selectie van landschapschilders is overlappend met mijn referentiegroep van zeeschilders.
- 12 Voor de organisatie van de marine in de negentiende eeuw, zie: Eekhout 1992.
- 13 RKD-explore/artists&, geraadpleegd op 6-7-2017.
- 14 Dekker 1971, p. 326-328.
- 15 Erkelens 1983, p. 279; Enthoven 2007, p. 10.
- 16 Eynden en Van der Willigen 1816-1840, deel 2, p. 338 en 434-435; Scheen 1969.
- 17 Eynden en Van der Willigen 1816-1840, deel 3, p. 330-331.
- 18 Abbing 1842, p. 77.
- 19 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.
- 20 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 tekenaarigheden 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.
- 21 RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Jacob Plügger, 29-5-1840; RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Hendrik Vettewinkel, 28-8-1841.
- 22 Scheen 1969.
- 23 RKD-explore/artists&, geraadpleegd op 6-7-2017.
- 24 Hoogenboom 1993, p. 167-170.
- 25 Heesters 1988, p. 45-50; Voor de methode

- van werken met modellen (bij het kopiëren) door de behangschilder, zie: Bosma 1987, p. 360; 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 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.
- 26 Enthoven 2007, p. 24-27, 39; HSM, Engel Hoogerheyden, *Het fregatschip 'Esequibo Sociëit' 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 Sociëit ter navigatie op Essequibo en annexe rivieren, een vereniging van reders die voeren op deze plantagekolonie in Guyana.
- 27 RPKA, Vraagpunten Immerzeel, 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.
- 28 Vogel-Wessels Boer 2008, p. 23.
- 29 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. De opschriften staan op de achterkant van de tekening met inventarisnummer 02724.
- 30 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 behangschilder was. Vanaf 1800 legde ook Boshamer zich volledig toe op de zeeschilderkunst. Zie: RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Johan Hendrik Boshamer, 22-9-1840 en Immerzeel 1855, deel I, p. 80.
- 31 Hoogenboom 1993, p. 167-168; Hoogenboom 1985, p. 13-14.
- 32 Erkelens 1983, p. 279-280; Eynden en Van der Willigen 1816-1840, deel 3, p. 151.
- 33 Vogel-Wessels Boer 2008, p. 23.
- 34 Bol 1963, p. 2-3.
- 35 RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Johannes Hermanus Koekkoek, 12 juli 1841; Scheen 1969; Hoogenboom 1993, p. 170. Hoogenboom wijst op het belang dat in de eerste helft van de negentiende 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 volstond 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.
- 36 Eynden en Van der Willigen 1816-1840, deel 3, p. 65-66.
- 37 Gerrit Groenewegen maakte tussen 1786 en 1801 verschillende series scheepstypologie-

- en. 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, dat zich bevindt in: 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.
- 38 Stolwijk 1998, p. 256-257. Er waren ook schilders te vinden in de families van onder anderen de zeeschilders Maurits Verveer en Johannes Jacobus Antonius Hilverdink.
- 39 Scheen 1969 (Willem Anthonie van Deventer).
- 40 RPKA, brief met biografische gegevens van E. Koster aan C. Kramm, 24-1-1859, zonder inventarisnummer en brief met biografische gegevens van E. Koster aan C. Immerzeel, 26-8-1849, zonder inventarisnummer. Andere voorbeelden zijn: Frans Arnold Breuhaus de Groot, die in de schilderkunst werd gevormd door zijn vader Frans Breuhaus de Groot (1796-1875), een landschapschilder, zie: RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Frans Arnold Breuhaus de Groot, zonder datum, en Jacob Plügger, die in de leer was bij Cornelis Kruseman (1797-1857), de portret- en historieschilder, zie: RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Jacob Plügger, 29-5-1840.
- 41 Scheen 1969.
- 42 RPKA, H.G. van Nahuys van Burgst, *Levensbeschrijving van Christiaan Cornelis Kannemans* [voor 1858], zonder inventarisnummer; Scheen 1969.
- 43 *Lijst der schildertijen en kunstwerken ...*, Zwolle 1844. Catalogusnummers 85 en 86.
- 44 Groot 1989, p. 30, 32, 37; Schotel 1840, p. 18.
- 45 Immerzeel 1855, deel II, p. 27.
- 46 RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Frans Jacobus van den Blijk, 20-9-1840.
- 47 Immerzeel 1855, deel II, p. 281; RPKA, Vraagpunten Immerzeel, George Willem Opdenhoff, 12-5-1840.
- 48 RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Petrus Johannes Schotel, 2-1841; RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Christiaan Lodewijk Willem Dreiholtz, 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 Dreiholtz en Hendrik van den Helm. Anderen voorzag hij voornamelijk van raadgevingen.; Eynden en Van der Willigen 1816-1840, deel IV, p. 83.
- 49 Scheen 1970.
- 50 Scheen 1969.
- 51 RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Johan Hendrik Louis Meijer, 20-8-1840; RPKA, brief van L. Meijer aan C. Kramm, 17-10-1859.
- 52 [anoniem] 1868, p. 8; Scheen 1969; Scheen 1970.
- 53 Bell 2000, p. 15, 18, 25; Willem Mesdag leerde zelf schilderen van Johannes Wardardus Bilders (1811-1890) en Willem Roe-lofs (1822-1897), die beiden voornamelijk landschappen als onderwerp hadden, zie: Scheen 1970.
- 54 Scheen 1969.
- 55 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.
- 56 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 Daille (1786-1850), die tot 1826 directeur was geweest van de Koninklijke Akademie van Beeldende Kunsten in Amsterdam. Hulk werkte na zijn leertijd als portret-

- schilder 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 (t), 2-9-1840.
- 57 Platier-van Engeland 1998, p. 9, 15. Johan Schütz had na zijn tekenopleiding zichzelf de schildertechniek geleerd en ook als zeeschilder was hij autodidact.
- 58 Giersbergen 2012, p. 31-39; Reynaerts 2001; 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. De overgeleverde archiefstukken van de 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.
- 59 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.
- 60 Bionda 1991, p. 102-103.
- 61 SAA, toegangsnummer 681, inventarisnummer 113, *Register van Kwekelingen*, Koninklijke Akademie van Beeldende Kunsten Amsterdam. Periode 1832-1869, aparte registratie van de kwekelingen vanaf 1840. Het register vermeldt acht kwekelingen met de bestemming landschapschilder, 90 met figuurschilder en 62 met kunstschilder. De overige kwekelingen 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 (t) 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.
- 62 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.
- 63 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 (t) ook een opleiding gevolgd aan de Amsterdamse academie. Door het ont-

- breken van een bronvermelding heb ik dit niet kunnen verifiëren.
- 64 *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.
- 65 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.
- 66 Scheen 1970.
- 67 GAG, toegangsnummer 0058-01, inventarisnummer 119, *Inschrijvingslijsten van de leerlingen 1826-1827*, Academie van Beeldende Kunsten Den Haag.
- 68 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 de naam van Schiedges (i) 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
- 69 RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Pieter Schiedges, 25-7-1847.
- 70 Lemmers 1996, p. 9-10, 25. Marinetechniek omvatte destijds, naast schepen, bijvoorbeeld ook artillerie, stoommachines, vuurtorens, havenwerken en navigatie-instrumenten. De modellen van niet-Nederlandse schepen uit de toenmalige kolonies, zoals Indonesische vaartuigen, maken eveneens 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.
- 71 Voor de schilderijen die in 1858 aanwezig waren in de marinemodellenkamer, zie: Obreen 1858, p. 172-173.
- 72 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 hij voorzag ongetwijfeld ook anderen van raadgevingen.
- 73 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.
- 74 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.
- 75 Immerzeel 1855, deel I, p. 98.
- 76 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.; Gerardus Lodewijk Franciscus Jacobus Bal (1872-1912) studeerde er in 1897-1898 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.
- 77 Stolwijk 1998, p. 259-260, noot 25.
- 78 Op deze kunstopvatting waarin 'waarheid' en 'natuur' kernbegrippen zijn, wordt nader ingegaan in hoofdstuk 5 (kunstkritiek).
- 79 RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Frans Jacobus van den Blijk, 20-9-1840; RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Christiaan Lodewijk Willem Dreiholtz, 17-7-1840; RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Petrus Johannes Schotel, 2-1841; Schotel 1840, p. 67, 69-72.
- 80 Groot 1989, p. 48. Citaat ontleend aan de transcriptie van de brief alhier.; Schotel 1840, p. 70-71.
- 81 RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Christiaan Lodewijk Willem Dreiholtz, 17-7-1840; Groot 1989, p. 64-66; Schotel 1840, p. 117, 123-127.
- 82 RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Frans Jacobus van den Blijk, 20-9-1840; RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Christiaan Lodewijk Willem Dreiholtz, 17-7-1840; RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Hendrik van den Helm, (?) -6-1840.
- 83 Bijvoorbeeld door Van den Blijk, Dreiholtz, Van den Helm, Plügger, Schiedges (I), Vettewinkel.
- 84 RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Willem Gruyter jr., 15-12-1849.
- 85 Vraagpunten Immerzeel, RPKA, Johan Hendrik Boshamer, 22-9-1840.
- 86 RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Jacob Plügger, 29-5-1840.
- 87 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 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.
- 88 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.
- 89 HSM, *Journal 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*.
- 90 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 zijn 25 van deze tekeningen geveld bij het Venduehuis der Notarissen in Den Haag, 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 duidelijk ook belangstelling gehad voor allerlei lokale soorten schepen en bootjes die voorbij kwamen. Uit de nummering van de tekeningen blijkt dat de aangeboden reeks niet compleet is. Waarschijnlijk is hier sprake van een restant na een eerdere selectie.

- 91 Bervoets 1985, p. 116. VerHuell 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. Volgens Daalder 1999, p. 66 (zonder bronvermelding), werd Albertus van Beest mogelijk op voorspraak van Gudin uitgekozen.
- 92 КНА, *Schetstekeningen van zeereizen van Prins Hendrik door A. van Beest*, 1845, inventarisnummer E-A1.61; КНА, 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. Smisaert 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 haringvisserstvoot naar de Schotse Shetlandeilanden en Orkneyeilanden. Zie: RPKA, autobiografie Ary Pleijsier, 8-6-1847, handschrift, zonder inventarisnummer.
- 93 Mander 1604, folio 287v-288v., voor Hendrik Cornelisz. Vroom.
- 94 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 pen-ceel, 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 gevaarlijkste plaatsen.'
- 95 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 zeventiende-eeuwse Admiraliteit. Van de Velde wordt bovendien genoemd in de biografie van Michiel de Ruijter (1687) door Gerard Brandt. Zie: Daalder 2013, p. 103-106.
- 96 Eynden en Van der Willigen 1816-1840, deel III, p. 271-272.
- 97 RPKA, autobiografie Ary Pleijsier, 8-6-1847.
- 98 Platier van Engeland 1998, p. 10-11, 15, 23.
- 99 Bell 2000, p. 15-16, 19, 25, 51-52.
- 100 RMA, schetsboeken van Petrus Schotel: inventarisnummer RP-T-1952-32 en Bl-1933-1044-32(v), Albertus van Beest: inventarisnummer Bl-1896-3962 en Bl-1890-1949x; HSM, schetsboeken van Govert van Emmenrik: geen inventarisnummer, Albertus van Beest: inventarisnummers 1994.6801 en A.3222, Gerrit Groenewegen: inventarisnummer A.5709 en Pieter le Comte: s.4005(07).

- 101 Voor de School van Barbizon en de belangstelling van de Nederlandse kunstwereld ervoor, zie: Sillevius 1985. Andere Nederlandse schilders die in Barbizon hebben gewerkt, zijn bijvoorbeeld: Willem Roelofs, Jacob Maris, Jozef Israëls, Jan Hendrik Weisenbruch. Zij maakten allen deel uit van de Haagse School.
- 102 Groot 1989, p. 28; Schotel 1840, p. 9-11.
- 103 Groot 1989, p. 10-11.
- 104 [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). Er hingen ook enkele portretten, genre-aferefen, een stilleven en twee landschappen.
- 105 Groot 1989, p. 89-118. De 'Aanteekeningen' van J.C. Schotel zijn hierin volledig gereproduceerd, met annotaties van A. Hoogenboom.
- 106 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.; Op een vergelijkbare manier als Johannes Schotel toont ook Johannes Boshamer zijn specifieke aandacht voor de schepen. Zo laat hij in een nagezonden brief in aanvulling op het vragenformulier van Immerzeel, alsnog weten wat op zijn schilderijen te zien is en wie de kopers zijn. Om de schepen aan te duiden, 'hetwelk de voornaamste partij van het schilderij is', gebruikt hij onder andere de benamingen damloper, vissersbuis, kofschip, Arnemuyer en sprietschip. Dit zijn de adequate namen van scheepstypen waardoor exact afgeleid kan worden hoe de schepen op de schilderijen eruitzagen. Zie: Erkelens 1987, p. 14-15, citaat hier ontleend.
- 107 Schotel 1840, p. 57-58; Groot 1989, p. 73-74. Hierin is een transcriptie opgenomen van een manuscript van Petrus Schotel over de artistieke ontwikkeling van zijn vader.
- 108 Deze waardering was in het bijzonder aanwezig op kunstenaarsvereniging Pictura in Dordrecht, waarmee Johannes Schotel bij leven nauw verbonden was (zie ook hoofdstuk 4).
- 109 Een ander voorbeeld is Schotels tijdgenoot Johannes Hermanus Koekkoek, die reeksen scheepstypologieën tekende. Voor studie-doelinden maakte hij nauwkeurige modellen van schepen. Ook hij bezat een grondige theoretische kennis van scheepsbouw. Zie: Scheen 1969. Hij leidde meerdere zeeschilders op.
- 110 RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Frans Jacobus van den Blijk, 20 september 1840.
- 111 Schotel 1866, p. 36.
- 112 KB, brief van P.J. Schotel aan J. de Vries, 7-11-1832, inventarisnummer 121 B 8, briefnummer 59.
- 113 KB, brief van P.J. Schotel aan J. de Vries, 22-1-1841, inventarisnummer 121 B 8, briefnummer 60.
- 114 Brief van C.C. Kannemans aan C. Kramm, 11-1-1857. De admiraal was genereus, want als blijkt van goedkeuring ontving Kannemans een gouden sigarenkoker waarin zijn naam (van J.C. Rijk) was gegraveerd.
- 115 Schwartz 1998, p. 19-23.
- 116 Zie over Jacob Spin en het vak van scheepsportretist: Oosterwijk 2005 en Brewington 1982.
- 117 RPKA, Vraagpunten Immerzeel, Willem Gruyter jr., 15 december 1849.
- 118 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 meeuw op papier op schaal natekenen, uitknippen en het stukje papier in overleg met Louis Meijer op het schilderij plaatsen. Maris trok vervolgens de vorm na en schilderde de vogel op het doek.
- 119 *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.
- 120 *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.

121 Jonkman 2010, p. 9-37.

122 Jeltens 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.

Hoofdstuk 3

- 1 Voor de analysemethode en de definiëring van de onderwerpen, zie het originele proefschrift: Bijlage 4. *De onderwerpen van de zeeschilders*.
- 2 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, briefnummer 28. De verkoopprijs van het schilderij bepaalde hij op 130 gulden.; *Lijst der schilderen kunstwerken ...*, Den Haag 1849. Catalogusnummer 151.
- 3 In hoeverre deze verhouding tussen de verschillende onderwerpen in de inzendingen van de zeeschilders, overeenkomsten vertoont met de productie voor de zeventiende-eeuwse markt van de zeeschilderkunst, is helaas nog geen onderwerp van onderzoek geweest in de bestaande studies. Uiteraard ontbreekt de stoomvaart in de zeventiende eeuw, maar in de literatuur over deze periode worden de maritiem-historische gebeurtenissen en scheepsportretten doorgaans het meest uitvoerig behandeld. Aan schilderijen waarin een verhandelend element ontbreekt of waarmee geen opdrachtgever gemoeid was, zoals de emblematische tafereelen en het dagelijkse leven van vissers en beurtvaarders, wordt aanzienlijk minder aandacht besteed. Zie bijvoorbeeld: Keyes 1990 of Giltaij 1996; De verdeling van de thema's en de zeldzaamheid van niet-alledaagse negentiende-eeuw-

se zeestukken die uit de analyse naar voren komt, vertoont grote overeenstemming met het huidige aanbod op de markt van de zeeschilderkunst.

- 4 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.
- 5 S...l 1848, p. 223-224; R. 1851, p. 68; [anoniem] 1869, p. 89. N.B. Ook de landschapschilders en genreschilders ontvingen dergelijke klachten van de kunstcritiek.
- 6 De deskundigheid van de kunstrecensenten in het beoordelen van zeeschilderkunst, komt nogmaals aan de orde in hoofdstuk 5 (kunstcritiek).
- 7 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, briefnummer 56.
- 8 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.'
- 9 Pol 1997, z.p.; SAB, modellenalbum van C.C. Kannemans, 38 bladen, goud op snee, 10,2 x 15,5 cm., inventarisnummer ST18389.
- 10 Voor de geschiedenis van het redden van drenkelingen, zie bijvoorbeeld: Vander-smissen 1999. In 1991 fuseerden de reddingmaatschappijen tot de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM).
- 11 Leeuw 2005, p. 10-28.
- 12 Ibidem, 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 negentiende eeuw, zie: Loos 1997, p. 71-83.
- 13 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
- 14 *Lijst der schilder- en kunstwerken ...*, Den Haag 1845. Catalogusnummer 270.
- 15 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 (Bark-schip), 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.
- 16 R. 1850, p. 56. Schilderijen van de stranding op de Sint Paulusrots zijn vervaardigd door bijvoorbeeld: Christiaan Kannemans, *De schipbreuk van het barkschip Jan Hendrik op de Sint Paulusrots*, 1845, olieverf op doek, 90 x 130 cm., NBM, 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*.; *Lijst der schilder- en kunstwerken ...*, Den Haag 1851. Catalogusnummer 390; Ary Pleijsier; Schotel 1866, p. 35. Petrus Schotel schilderde de schipbreuk op de Sint Paulusrots twee keer, in 1861 en in 1862. De verblijfplaats van beide schilderijen is onbekend.
- 17 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.
- 18 Het boekje werd binnen een jaar drie keer herdrukt.
- 19 RPKA, autobiografie Ary Pleijsier, 8-6-1847.
- 20 De verspreiding van zeeschilderkunst door middel van de lithografie valt buiten het kader van dit onderzoek.
- 21 Keikes 1972, p. 509-517.
- 22 Heij 1989, p. 142-144: Lijst van tentoonstellingen door Arti zelf georganiseerd.
- 23 Zie ook hoofdstuk 4 (kunstenaarsverenigingen).
- 24 RMA, Louis Meijer, *Zelfportret*, 1838, olieverf op doek, 136 x 120 cm., inventarisnummer SK-A-1406.
- 25 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 medegeïnspireerd bij zijn aanpak van de stranding op Lucipara.
- 26 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.
- 27 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*. Met het boekje voorzag hij zijn schilderij van een extra historische en literaire referentie en tilde daarmee het werk op tot het niveau van de historieschilderkunst.

- 28 *Lijst der schilder- en kunstwerken ...*, Den Haag 1847. Catalogusnummer 336, Ary Pleijsier.
- 29 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*. 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 zeventiende-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. Zie ook: Schotel 1840, p. 8 en Groot 1989, p. 115. Het schilderij van Schotel was overigens niet op de *Tentoonstelling van Levende Meesters* te zien.; *Lijst der voortbrengselen ...*, Amsterdam 1848. Catalogusnummer 241, Ary Pleijsier. 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.
- 30 KB, brief van E.C.A. Schönstedt aan de Commissie voor de tentoonstelling van schilderijen te Den Haag, 23-4-1849, inventarisnummer 133 C 13; *Lijst der schilder- en kunstwerken ...*, Den Haag 1849. Catalogusnummer 517. Een ander voorbeeld is: *Tentoonstelling van schilder- en andere werken ...*, Amsterdam 1868. Catalogusnummer 201, W. Gruyter jr., *Het schip de Zeven Provinciën, gevoerd door den vice-admiraal Van Nes, voegt zich op den 11den October 1665 met het jacht van P. Wijnbergen en drie buiskonvooijers onder de kapiteins J.A. Loffer, A.L. Poort en P.J. Klein, bij den luitenant-admiraal De Ruyter*.
- 31 Schotel 1866, p. 17-20, 36; Schotel 1849-1855.
- 32 Schimmelpenninck van der Oije 2003, p. 505-506. *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*, edities 1833-1848, 1858-1862, 1868.
- 33 Schotel 1849-1855, titelblad.
- 34 Dit type schilderijen valt onder de categorie reportagestukken, die 1,5 procent uitmaakte van de totale inzendingen door zeeschilders naar de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in de periode 1808-1900.
- 35 Bruijn 2003, p. 245-263.
- 36 Deze bewering is gebaseerd op de vermelding van geografische en topografische aanduidingen en de scheepsnamen van de vloot van de Koloniale Marine en de Gouvernements Marine, in de titels van de door zeeschilders ingezonden werken naar de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag tussen 1816-1900.
- 37 *Catalogus der schilder- en kunstwerken ...*, Rotterdam 1858. Catalogusnummer 171.
- 38 *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 tegenwoordig onder een andere titel bekend: *Tabelloresche roversprauwen vluchtend voor een naderend Nederlands oorlogsschip*, 1864, olieverb op doek, 67 x 107 cm., HSM, inventarisnummer A.4902(01).
- 39 Boot 1990, p. 5-7, 62, 97-98.
- 40 Beylen 1971, p. 260.
- 41 Carasso 1998; Hoogenboom 1992, p. 28-36;

- Knolle 1992; Koolhaas 1992; Koolhaas-Grosfeld 1982 en 1986; Reynaerts 2001, p. 111-119.
- 42 De drie inzendingen van schilderijen met stoomschepen door zeeschilders tot 1840: twee door Sipkes (Amsterdam 1826 en Rotterdam 1836), één door Dyxhoorn (Den Haag 1837).
- 43 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 en 1820 zijn gemaakt.
- 44 BvB, Johannes Christiaan Schotel, *De veer-stoomboot 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.
- 45 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). Het originele manuscript van de *Aanteekeningen* bevindt zich in: RAD, toegangsnummer 168, inventarisnummer 60; 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. De collectie van F.J.O. Boymans vormde de basis van het Museum Boymans, dat na zijn dood werd opgericht in Rotterdam.
- 46 Een later voorbeeld is een schilderij van Hendrik Vettewinkel, *Het koopvaardijsschip Flevo*, 1837, olieverf op doek, 65,5 x 94,5 cm., collectie AM, inventarisnummer SA 8340. Vettewinkel schilderde de thuiskomst van het koopvaardijsschip 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 staat op een stukje strand allerlei volk, dat wuivend naar de bemanning 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 een goed leesbare naam van het schip op de rederijwimpel en het registratienummer van de kapitein op de rode kapiteinsvlag. De compositie vertoont verwantschap met het werk van Adam Willaerts. Zie: *Nederlandsche Staatscourant*, 17-11-1837 en HSM, *Nederlandse koopvaardijsschepen 1800-1860*. Gebonden fotokopie van het handgeschreven kaartsysteem van J. van Sluijs, 1935-1955, inventarisnummer Hs-2175 (I-III).
- 47 MMR, Johan Hendrik Boshamer, *Het raderstoomschip Prins Frederik*, circa 1825, olieverf op doek, 46,5 x 39,5 cm., inventarisnummer P2520.
- 48 Een voorbeeld van navolging van deze dynamische compositie 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.
- 49 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 Kreeek 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*.
- 50 Inzendingen van schilderijen met stoomschepen door zeeschilders tussen 1840-1900 naar de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in Den Haag: 1847-De Vries, 1849-Emmerik

en Meijer, 1859-Gruyter jr. en Van Heemskerck van Beest, 1861-Dreiboltz en Schiedges, 1866-Hermanus Koekkoek. In Amsterdam: 1848-Meijer, 1856-De Haas, 1860-Schiedges, 1862-Schiedges (2x), 1865-Schiedges, 1868-Nachenius en Voorduin, 1890-Veder. In Rotterdam: 1858-Kanemans, 1860-Gruyter jr., 1867-Van Heemskerck van Beest.

Hoofdstuk 4

- 1 De kunstbeschouwingen die op de kunstenaarsverenigingen werden georganiseerd, vallen buiten het bestek van dit onderzoek omdat daar voornamelijk tekeningen en grafiek werd getoond en geen schilderkunst.
- 2 Stolwijk 1998, p. 97-106, 184.
- 3 Hoogewerff 1947, p. 213-224. Volgens Hoogewerff bleef in bijvoorbeeld Amsterdam bij wijze van uitzondering nog een armenfonds van het Sint Lucasgilde tot in de twintigste eeuw bestaan.; Heij 1989, p. 17; Hoogenboom 1993, p. 15.
- 4 Hoogenboom 1993, p. 14.
- 5 Heij 1989, p. 12-17.
- 6 Ibidem, p. 17, 25.
- 7 Ibidem, p. 28-29.
- 8 Vanwege de verbinding met de scheepvaart kwam ook het Rotterdamse Tekengenootschap Hierdoor tot Hooger(1773-1851) in aanmerking voor dit onderzoek, evenals de tijdelijke afsplitsing Schilderkunstig Genootschap Arti Sacrum (1831-1837). Door het bombardement op Rotterdam in 1940, is van geen van beide verenigingen archiefmateriaal bewaard gebleven, op twee kasboeken na (lopend van 1781-1834), zie: Giersbergen 2012, p. 13, 33-34. Daarom zijn de Rotterdamse kunstenaarsverenigingen niet opgenomen in het onderzoek.
- 9 Dit respect van vakgenoten blijkt bijvoorbeeld ook uit de toelating van zeeschilders als lid van de Koninklijke Academie van Beeldende Kunsten In Amsterdam, zie: SAA, toegangsnummer 681, inventarisnummer 77, *Naamlijst der leden van de Koninklijke Academie van Beeldende Kunsten te Amsterdam. Sedert hare oprichting in 1820, Amsterdam 1865*. Vanaf de oprichting tot 1865 waren achttien zeeschilders lid van deze culturele en artistieke elite, te weten: Johannes Schotel, Martinus Schouman en Gerrit van der Pals (1822), Johannes Hermanus Koekkoek en Johannes Mock (1828), Petrus Schotel en Christiaan Dreiholtz (1833), Anthonie Waldorp en Hendrik Elzer (1836), Charles de Florimont (1837), Hendrik van den Helm (1839), Hermanus Koekkoek (I) (1840), Abraham Hulk (I) (1844), Willem Gruyter jr. (1845), Frans Breuhaus de Groot (1847), Everhardus Koster en Willem van Deventer (1852), Hermanus Koekkoek (II) (1864).
- 10 RAD, toegangsnummer 206, inventarisnummer 257, Smits van Nieuwerkerk, J.A., *Beschrijving van den nieuwen eere- of prijspenning van het teekengenootschap 'Pictura' te Dordrecht, met eene korte beschrijving van de geschiedenis van dat genootschap*, Dordrecht 1864, p. 4-5.
- 11 RAD, toegangsnummer 206, inventarisnummer 254, Stukken met betrekking tot het prijsteken bij Pictura 1801-1901, Reglementen van 1803, 1804, 1838, 1863, 1880, 1895.
- 12 RAD, toegangsnummer 206, inventarisnummer 241, *Naamlijst der Werkende leden van het Teekengenootschap Pictura te Dordrecht opgericht in den jare 1774*, periode 1774-1872; RAD, toegangsnummer 206, inventarisnummer 552, Smits van Nieuwerkerk, J.A., *De Dordrechtse schildersschool, bevattende levensberichten der Hollandsche en Vlaamsche Kunst-schilders, Beeldhouwers, Graveurs, Bouwmeesters, enz. in Dordrecht geboren of gewoonde hebbende van den vroegsten tijd tot op 1 October 1874*, Dordrecht 1874 (proefexemplaar), p. 52-67, periode 1774-1874; RAD, toegangsnummer 206, inventarisnummer 242, *Pictura ledenadministratie per jaar*, periode 1884-1901. Genomen steekjaren: 1884-1885, 1889-1890, 1895, 1900.
- 13 RAD, toegangsnummer 206, Inleiding van de Inventaris.
- 14 *Lijst der kunstwerken ...*, Dordrecht 1819. Catalogusnummer 72, J.C. Schotel en M. Schouman, *De attaque op Algiers, door de*

gecombineerde Engelsche en Hollandsche Eskaders, in den jare 1816. Dit schilderij bevindt zich in: hsm, inventarisnummer s.2016(01). Schotel, Schouman en Boshamer zonden gezamenlijk twintig schilderijen in. Ter vergelijking van de verhouding tussen het aantal beoefenaren van de verschillende specialismen met hun ingezonden werken: in de categorie landschap zonden vijftien schilders 38 werken in. De overige circa 80 werken die op de tentoonstelling te zien waren, vallen grotendeels in de categorie genre. Telling op basis van de titels in *Lijst der kunstwerken ...*, Dordrecht 1819.

- 15 RAD, toegangsnummer 206, inventarisnummer 503, Vogel, A. de, *Gedachten bij het beschouwen der schilderijen en teekeningen van nog in leven zijnde Dordrechtse meesters, gevonden op derzelver tentoonstelling binnen deze stad in den jare 1819*, Dordrecht 1819, p. 3.
- 16 RAD, toegangsnummer 206, inventarisnummer 503, *Hulde aan mijne kunstbeoefenende stadgenooten, bij de beschouwing hunner tentoongestelde kunstwerken te Dordrecht in den jare 1819.*, Rotterdam 1819, p. 5:

'Hier dobbert zacht op 't spiegland water
De kiel, gedwarsboomd door den vloed;
Terwijl geen ritslend zeilke later,
Geen stroomgeruisch zich hooren doet;
Daar slingren, half in zee bedolven,
Galjoten door de ontstoken golven,
Ten zwarten hemel opgezweept:
Men beeft – men ziet den scheepelingen
Om plank en kabel armen wringen,
En naar den afgrond voortgesleept
Hier naadren aan verheugde stranden
De ontelbre kielen, zwaar van vracht,
Uit 's aardrijks vruchtbre Morgenlanden
Door noeste koopvljijt aangebragt;
Daar vliegt het zwaard weer uit de schede,
En randt de zeevaart en den vrede
Met plunderzucht en bloeddorst aan;
't Geschut brandt los van kiel en wallen,
Maar om Barbaren, maar om Gallen
Den doodschrik diep in 't hart te slaan.'

- 'Barbaren' is een aanduiding van de bewoners van Barbarië, van de zestiende tot in de negentiende eeuw de benaming van het kustgebied van Noord-Afrika (Libië, Tunesië, Algerije en Marokko). Dit gebied was berucht vanwege de vele piraten die het hadden voorzien op de koopvaarders. 'Gallen' zijn de bewoners van Gallia, de Griekse naam van Frankrijk, en is dus een aanduiding van de Fransen. De auteur verwijst hiermee naar twee gezamenlijke schilderijen van J.C. Schotel en M. Schouman, zie: *Lijst der kunstwerken ...*, Dordrecht 1819. Catalogusnummer 72, *De attaque op Algiers, door de gecombineerde Engelsche en Hollandsche Eskaders, in den jare 1816* (dit schilderij is nu in hsm: inventarisnummer S.2016(01)) en catalogusnummer 73, *Voorstellende het beschieten der Stad Dordrecht door de Franschen, van den Veerdam te Papendrecht, op den 24 November 1813, en wel bepaaldelijk het oogeblik van hunnen overhaasten aftogt, ten gevolge van het meer doeltreffend losbranden der Kanonneerboot, tijdens het planten van een oude vlag op den Rietdijkschen Poorts Toren* (dit schilderij is nu in: DM, olieverf op doek, 118 x 166 cm., inventarisnummer DM/975/505).
- 17 RAD, toegangsnummer 206, inventarisnummer 546, Kist, A., B.F. Tijdeman, *Feestviering van het vijftigjarig bestaan van het genootschap 'Pictura' te Dordrecht op den 17 Augustus 1824*, Dordrecht 1825, p. 60-62.
- 18 RAD, toegangsnummer 206, inventarisnummer 546, Kist, A., B.F. Tijdeman, *Feestviering van het vijftigjarig bestaan van het genootschap 'Pictura' te Dordrecht op den 17 Augustus 1824*, Dordrecht 1825, p. 76-77. In de feestzaal van Pictura hingen in 1824 van Schouman *Een stormende zee met een schip in gevaar* en van Schotel *Een Duingezigt, bij storm, met Schipbreukelingen en Visschers gestoffeerd* en het bekroonde *Een stille zee bij een havenhoofd*.
- 19 Erkelens 1976, p. 186-200.
- 20 RAD, toegangsnummer 206, inventarisnummer 2, notulen van de bestuurs- en ledenvergaderingen van Pictura, 1836-1862.
- 21 *De Avondbode, Algemeen Nieuwsblad voor Staatkunde, Handel, Nijverheid, Landbouw, Kunsten en Wetenschappen*, 31-12-1838.

- 22 RAD, toegangsnummer 206, inventarisnummer 257, J.A. Smits van Nieuwerkerk, Beschrijving van den nieuwen eere- of prijspenning van het teekengenootschap Pictura, te Dordrecht; met een korte beschrijving van de geschiedenis van dat genootschap, Dordrecht 1864, p. 3-4.
- 23 RAD, toegangsnummer 206, inventarisnummer 552, [J.A. Smits van Nieuwerkerk], *De Dordrechtse Schilderschool, bevattende levensberichten der Hollandsche en Vlaamsche kunstschilders, beeldhouwers, graveurs, en bouwmeesters, in Dordrecht geboren of gewoonde hebbende van den vroegsten tijd tot op 1 October 1874*, Dordrecht 1874 (proefexemplaar). In deze feestelijke uitgave had hij in een 48 bladzijden tellend lexicon, de biografische gegevens opgenomen van alle kunstenaars die zijns inziens deel uitmaakten van de Dordrechtse schildersschool, 'van den vroegsten tijd tot op 1 October 1874'. Smits van Nieuwerkerk bracht een onderscheid aan tussen enerzijds waterschilders en anderzijds rivier- en zeegezichten-schilders. Onder de waterschilders schaarde hij Van den Blijk, Boshamer, Van Brakel, Carlebur, Dreiholtz, Van Emmerik, Van den Helm en Mittelholzer. Bij de rivier- en zeegezichtenschilders deelde hij De Florimont, Schouman, De Vries en Johannes en Petrus Schotel in. Door de tweedeling bracht hij het aantal zeeschilders terug van dertien tot slechts vijf stuks. Over het onderscheid tussen de twee soorten schilders, die naar mijn onderzoek allen tot de zeeschilders gerekend worden, legde hij geen verantwoording af en is het onduidelijk welke criteria hij hierbij hanteerde.
- 24 AAA, doos 55, *Kennisgeving. Alle zaken vorderen een begin.*, 29-11-1839.
- 25 RKD-explore/artists&, geraadpleegd op 6-1-2014.
- 26 AAA, doos 82, *Reglement der Maatschappij Arti et Amicitiae*, 23-1-1840.
- 27 AAA, doos 78, *Verslag en naamlijst der leden van de Maatschappij onder de zinspreuk Arti et Amicitiae, gevestigd te Amsterdam.*, 1842, 1843 en 1844. De Franse zeeschilder Théodore Gudin was in oktober 1842 geregistreerd als erelid nummer 81.
- 28 *De Avondbode*, 11-12-1840.
- 29 Heij 1989, p. 142-143, lijst van tentoonstellingen bij Arti et Amicitiae.
- 30 Ibidem, p. 24-25; Fleurbaaij 1984, p. 15; Tentoonstellingscatalogus, *Onderwerpen der Historische Tafereelen ...*, 1881; In 1872 was de historische galerij zodanig uit de belangstelling geraakt, mede vanwege een veranderde kijk op de geschiedenis, dat de schilderijen uiteindelijk in 1893 werden verwijderd en verkocht. In 1895 weet de nieuwe eigenaar in de kunstzaal van Pulchri in Den Haag een tentoonstelling te organiseren van een selectie van de zijns inziens 50 belangrijkste schilderijen. De (vier) zeeslagen hoorden hier niet bij. Zie: *Historische Galerij ...*, 1895; Een particulier initiatief voor een historische galerij, die in tegenstelling tot die van Arti niet openbaar toegankelijk was, kwam van Jacob de Vos Jacobszoon (1803-1878), een kunst- en cultuurliefhebber en beschermer te Amsterdam. Zijn doel was niet om het volk op te voeden, maar om schilders te enthousiasmeren voor de historieschilderkunst. Zijn historische galerij bestond uit 253 olieverfschetsen. Onder de dertig betrokken schilders bevonden zich twee zeeschilders, Everhardus Koster en Christiaan Kannemans, die in de jaren 1859-1863 gezamenlijk zes schilderijen leverden. De schilderijen zijn in de collectie van het AM. Koster: inventarisnummer SA 1693, SA 4952, SA 4953, SA 4954 en Kannemans: inventarisnummers SA 4946 en SA 4947. Zie voor de achtergrond en de totstandkoming van de historische galerij van Jacob de Vos: Carasso 1991.
- 31 Tentoonstellingscatalogus, *Het vaderlandsch gevoel* 1978, p. 233; Lennep (1868-1872), 4 delen. Hierin zijn staalgravures opgenomen die zijn gemaakt naar de schilderijen van de historische galerij van Arti, met een toelichting op de afgebeelde historische gebeurtenis.
- 32 Tentoonstellingscatalogus, *Onderwerpen der Historische Tafereelen ...*, 1881; De beoordeling

- van een schilderij als marine is gebaseerd op de thesaurusterm 'marine (als genre)' zoals die door het RKD wordt gedefinieerd (RKD-explore/artists&, geraadpleegd 28-9-2013): 'De term 'marine' wordt gebruikt in samengestelde termen (zoals stad in landschap/marine) en omvat een groep voorstellingen, zoals 'zeegezichten' en 'riviergezichten (overwegend water)'. Onder 'zeegezichten' worden verstaan voorstellingen, waarin zee, lucht en schip/schepen het onderwerp vormen. Daarnaast worden ook havengezichten, kustgezichten en zeeslagen hiertoe gerekend.'
- 33 De zeeschilders die een bijdrage leverden aan de historische galerij zijn: Koster, Waldorp, Meijer, Hilverdink, Gruyter jr., Van Deventer. De breder georiënteerde schilders die de overige zeehistoriestukken vervaardigden zijn: Salomon Leonardus Verveer (1813-1876), Johan Adolph Rust (1828-1915) en Johan Conrad Greive jr. (1837-1891).
- 34 Heij 1989, p. 17-21.
- 35 De grafiek werd uitgegeven door de Vereniging tot Bevordering van Beeldende Kunsten, een onderdeel van Arti; AAA, doos 78, *Verslag en Naamlijst der Leden van de Maatschappij Arti et Amicitiae, gevestigd te Amsterdam*, 1860, p. 64-65; AAA, doos 78, *Verslag en Naamlijst der Leden van de Maatschappij Arti et Amicitiae, gevestigd te Amsterdam*, 1870; Een exemplaar van de prent is in: HSM, Carel Christiaan Antony Last naar C.C. Kanne-mans, *Stranding van de Oostenrijkse brik Pegno d'Amicitia*, 1853, lithografie P. Blommers, Den Haag, papier, 37,5 x 48,7 cm., inventarisnummer a.0132(02)07; *Algemeen Handelsblad*, 27-12-1852. De brik Pegno d'Amicitia strandde op 25-10-1852 in een vliegende storm voor de kust van het eiland Goedereede. Het schip verging volledig maar de gehele bemanning werd gered door de loodsen van Brouwershaven.
- 36 Fleurbaay 1984, p. 8, 26-38, 50, Appendix I.
- 37 Ibidem, p. 40-47 en 52-53, Appendix III. In totaal leverden circa 80 procent van de gewone leden en circa 60 procent van de buitenleden van Arti een bijdrage aan het geschenk voor de koning.; Heij 1989, p. 25-26; De verzamellijsten zijn ondergebracht in de collectie van de Stichting Historische Verzamelingen van het Huis Oranje Nassau, Den Haag, inventarisnummer AL-72 I tot en met AL-72 VIII.
- 38 Fleurbaay 1984, p. 44-45. Telling van Fleurbaay: genrefaferelen vormen de grootste groep (29x), daarna volgen landschap (18x), dieren (16x), 'maritieme voorstellingen' (12x), stadsgezicht (7x), buitenlandse scène (6x), kerkinterieur (3x), stillevens (3x), historiestuk (2x), militaire scène (2x) en Bijbelse voorstelling (1x).; De voorkeur voor een conventionele beoefening van de schilderkunst blijkt opnieuw als in 1880 voor de eerste keer de Willink van Collen-wedstrijd wordt gehouden, die bedoeld was voor de beginnende kunstenaars onder de leden van Arti. Het prijzengeld werd gevormd door de rente op de nalatenschap van de schilder Wilhelm Ferdinand Willink van Collen (1847-1878), een voormalig lid van Arti. De keuze van het genre was in het begin nog vrij, maar met ingang van 1887 werd vooraf opgegeven wat moest worden uitgebeeld. Tot 1900 was de menselijke figuur al dan niet in een historische scene, het voornaamste onderwerp. Zie: Heij 1989, p. 30 en 158, lijst van de Willink van Collen-wedstrijden bij Arti et Amicitiae.
- 39 De acht zeeschilders zijn: J.E. van Heemskerck van Beest, W.A. van Deventer, W. Gruyter jr., E. Koster, A. Pleysier, N. Riegen, H. Koekkoek (I) en H. Koekkoek (II).
- 40 Delft 1980, p. 147; GAG, toegangsnummer 0059-01, inventarisnummer 2, *Reglement van het schilderkundig genootschap, onder de zinspreuk: Pulchri Studio gevestigd te 's Gravenhage*, ondertekend door de leden op 19-2-1847; GAG, toegangsnummer 0059-01, inventarisnummer 5, *Reglement van het schilderkundig genootschap, onder de zinspreuk: Pulchri Studio. Opgericht te 's Gravenhage, in het jaar 1847*, uit de jaren 1856, 1859 en 1862.
- 41 Gram 1897, p. 2, 13, 32; RKD-explore/artists&, geraadpleegd op 18-10-2017.
- 42 GAG, toegangsnummer 0059-01, inventarisnummer 237, 241 en 246, stukken met

- betrekking tot de ballotage van leden van Pulchri Studio, 1894-1895, 1897-1898, 1900.
- 43 GAG, toegangsnummer 0059-01, inventarisnummer 590, jaarverslagen Pulchri Studio, 1885 tot en met 1900.
- 44 Platier-van Engeland 1998, p. 26. Citaat hier ontleend. Interview in: *Ons Zeeland*, 7-9-1929; Stolwijk 1998, p. 116. De kunstenaarsvereniging Sint Lucas werd in 1880 opgericht door leerlingen van de Rijksacademie voor Beeldende Kunsten in Amsterdam, uit onvrede over het behoudende beleid van Arti met betrekking tot de nieuwe ontwikkelingen in de kunst. Sint Lucas was in eerste instantie een besloten kunstenaarsvereniging en slechts toegankelijk voor (oud-) leerlingen van de Rijksacademie. Pas in 1887 veranderde dit.; Omdat geen enkele zeeschilder op de Rijksacademie onderwijs heeft gevolgd, is deze kunstenaarsvereniging niet opgenomen in dit onderzoek.
- 45 Door een onvolledigheid van bronnen is het niet mogelijk om vast te stellen hoeveel werkende kunstenaars lid zijn geweest van Pictura gedurende de gehele negentiende eeuw. Daardoor kan het aandeel van de zeeschilders in het ledenbestand van Pictura niet worden berekend. Voor een indruk van de ledenaantallen, zie: *Lijst der kunstwerken ...* Dordrecht 1819. Bij de naam van de exposerende kunstenaars is vermeld wie lid was van Pictura: in 1819 waren minimaal 23 kunstenaars lid, daaronder waren drie zeeschilders. Volgens Hoogenboom had Pictura in de eerste helft van de negentiende eeuw circa dertig werkende leden en vijftien tot dertig honoraire leden. Zie: Hoogenboom 1993, p. 81-82.
- 46 AAA, doos 78 en 79, *Verslag en naamlijst der leden van de maatschappij Arti et Amicitiae gevestigd te Amsterdam*. Periode 1840-1900, genomen steekjaren: 1842-1844, 1850, 1860, 1870, 1890, 1900. In de periode 1878-1886 zijn geen jaarverslagen met ledenlijsten uitgebracht.
- 47 GAG, toegangsnummer 0059-01, inventarisnummer 229, 590, jaarverslagen Pulchri Studio, 1855 tot en met 1900. Genomen steekjaren: 1855-1856, 1864-1865, 1875-1876, 1885-1886, 1889-1890, 1899-1900.
- 48 GAG, toegangsnummer 0059-01, inventarisnummer 229, jaarverslagen Pulchri Studio, 1855 tot en met 1876. Periode 1847-1870, genomen steekjaren: 1855-1856, 1857-1858, 1864-1865, 1867-1868. Voor de jaren 1857-1858 en 1867-1868 is geraadpleegd: Delft 1980, p. 152. Het ledenregistratiesysteem van Pulchri kent in de loop het bestaan van de vereniging afwisselend vele soorten leden: ereleden, werkende leden, gewone leden, buitenleden en buitengewone leden, kunstlievende leden en leden van de gezellige bijeenkomsten. Naar aanleiding van wijzigingen in de reglementen kregen rond 1860-1870 sommige kunstlievende leden een aantekening dat men werkend lid was geworden. Ook veranderden de werkende leden in gewone leden en werd de categorie buitenleden ingevoerd. Hierdoor is een onoverzichtelijke registratie ontstaan waarin de werkende leden niet altijd duidelijk herkenbaar waren, behalve door de namen van bekende kunstenaars. Onder hetzelfde euvel lijden in verschillende mate ook de ledenadministraties van Arti en Pictura. De genoemde aantallen van de werkende leden zijn daarom niet exact. Dit geldt helaas ook voor de zeeschilders: mogelijk zijn naast de vastgestelde 31 zeeschilders, ook N. Riegen, J.W. Gruijter (beiden bij Arti) en J. Huygens (Pulchri) lid geweest van een kunstenaarsvereniging.
- 49 AAA, doos 78, *Verslag en naamlijst der leden van de maatschappij Arti et Amicitiae gevestigd te Amsterdam*. Periode 1840-1870, genomen steekjaren: 1842-1844, 1850, 1860; Stolwijk geeft lagere aantallen werkende leden, zie Stolwijk 1997, p. 104, noot 19. In zijn cijfers zijn de buitenleden niet meegerekend.
- 50 GAG, toegangsnummer 0059-01, inventarisnummer 590, jaarverslagen Pulchri Studio, 1885 tot en met 1900. Genomen steekjaren: 1885-1886, 1889-1890, 1897, 1899-1900. Voor het jaar 1897 is geraadpleegd: Gram 1897, p. 27; AAA, doos 78 en 79, *Verslag en naamlijst der leden van de maatschappij Arti et Amicitiae gevestigd te Amsterdam*. Periode 1870-1900, genomen steekjaren: 1870, 1890, 1900. In de

- periode 1878-1886 zijn geen jaarverslagen met ledenlijsten uitgebracht.
- 51 RAD, toegangsnummer 206, inventarisnummer 242, Pictura ledenadministratie per jaar, periode 1884-1901. Genomen steekjaren: 1884-1885, 1889-1890, 1895, 1900. Hoeveel werkende leden Pictura gemiddeld per jaar had, is tot 1884 door de onvolledige overlevering van de ledenadministratie niet vast te stellen. De eenzame zeeschilder was Francois Carlebur.
- 52 Deze ontwikkeling varieerde per kunstenaarsvereniging en valt soms door een gebrek aan bronnen, in de vorm van tentoonstellingscatalogi, maar zeer gedeeltelijk te reconstrueren. Toch biedt een nauwkeurige inventarisatie van werken en vervaardigers enig inzicht in de veranderende positie van zeeschilders in de laat negentiende-eeuwse schilderswereld en in het aandeel van hun genre op de kunstmarkt. De kunsthandel komt summier en alleen in kwantitatieve zin aan de orde in dit onderzoek en betreft uitsluitend de verkoop via de ledententoonstellingen en de *Tentoonstelling van Levende Meesters*. Voor een studie naar de opvatting van de zeeschilderkunst in de particuliere kunsthandel geldt dat er nog minder tot geen bronnenmateriaal voorhanden is. Voor een toelichting op de markt van eigentijdse kunst en de kunsthandelaren in het algemeen, zie: Hoogenboom 1993, p. 129-156 en Stolwijk 1998, p. 187-221.
- 53 RAD, toegangsnummer 206, inventarisnummer 504, *Catalogus der Tentoonstelling van Schilderijen en andere kunstwerken ter gelegenheid van het honderdjarig bestaan van het Teekengenootschap Pictura, te Dordrecht. 1 October 1874*. Er zijn van Pictura helaas geen catalogi overgeleverd van de overige ledententoonstellingen (sinds 1817). Evenmin bestaan er catalogi van de exposities die werden georganiseerd ter gelegenheid van het 50- en 125-jarig jubileum in 1824 en 1899.
- 54 De beoordeling van een schilderij als marine is gebaseerd op de thesaurusterm 'marine (als genre)' zoals die door het RKD wordt gedefinieerd (RKD-explore/artists&, geraadpleegd 28-9-2013): 'De term 'marine' wordt gebruikt in samengestelde termen (zoals stad in landschap/marine) en omvat een groep voorstellingen, zoals 'zeegezichten' en 'riviergezichten (overwegend water)'. Onder 'zeegezichten' worden verstaan voorstellingen, waarin zee, lucht en schip/schepen het onderwerp vormen. Daarnaast worden ook havengezichten, kustgezichten en zeeslagen hiertoe gerekend.' Voor de telling van de marines (als genre) heb ik de schilderijen genoteerd waarvan in de titel de woorden (of de namen van) schepen, schip, water, zee, strand, kust, rivier of haven voorkomen.
- 55 RKD, toegangsnummer 206, inventarisnummer 451. *Catalogus van Tentoonstelling van Kunstwerken, door het Teekengenootschap 'Pictura' te Dordrecht, 1895*.
- 56 Heij 1989, p. 19, 32.
- 57 Taurel 1889, p. 104-105.
- 58 Arti et Amicitiae 1890, 1891, 1894, 1896, 1897, 1898 en 1899. In 1890 namen vijf zeeschilders met zeven werken deel aan de tentoonstelling, maar waren twintig marines (als genre) te zien. Op de tentoonstelling van 1891 was slechts één zeeschilder met één werk aanwezig. Het aantal marines (als genre) bedroeg daarentegen zestien stuks. In 1894 waren drie zeeschilders met drie werken vertegenwoordigd en waren in totaal elf marines (als genre) geëxposeerd op de tentoonstelling van dat jaar. In 1896, 1897, 1898 en 1899 was er nog maar één zeeschilder, Willem Schütz of Willem Gruyter jr., onder de exposerende kunstenaars en die had per keer één of twee werken ingezonden. Het aantal marines (als genre) bedroeg daarentegen in die jaren in de meeste gevallen zeven of acht per tentoonstelling.
- 59 Arti et Amicitiae 1895. De solotentoonstelling van Mesdag bestond voor circa twee derde deel uit marines (als genre).; GAG, toegangsnummer 0059-01, inventarisnummer 590. Jaarverslagen Pulchri Studio, 1885 tot en met 1895.
- 60 Gelder 1947, p. 32.

- 61 [Pulchri Studio] 1870. Dit is de enige catalogus tot 1888 die is overgeleverd.
- 62 Delft 1980, p. 150.
- 63 [Pulchri Studio] 1888.
- 64 Pulchri Studio 1889, 1891, 1893, 1895, 1896, 1897 b, 1898, 1899 en 1900.
- 65 Stolwijk 1998, p. 154, tabel 6: *Aanbod van de Nederlandse eigentijdse kunst op de Tentoonstellingen van Levende Meesters 1858-1896, naar voorstelling, aantallen (n) en percentages (%)*, in Amsterdam en Den Haag. Het aanbod van de overige door Stolwijk benoemde genres is: historie 2 procent; genre en figuur 28,7 procent; (zelf-) portret 0,6 procent; landschap 34 procent; dierstuk 3,6 procent; stadsgezicht 12,1 procent; stillevens 9,5 procent; overig/onbekend 1,5 procent.
- 66 Berekening van het aandeel van 3,5 procent van de zeeschilders in de *Tentoonstelling van Levende Meesters*, in de periode 1858-1896, op basis van een steekproef van zeventien catalogi voor Amsterdam (1860, 1865, 1874, 1880, 1886, 1892), Den Haag (1861, 1863, 1866, 1872, 1878, 1881, 1887, 1891, 1893, 1896) en Rotterdam (1862). Het aandeel van de zeeschilders in de voorafgaande periode 1808-1857 bedraagt 4,7 procent. Berekening op basis van een steekproef van 30 catalogi van de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in Amsterdam (1808, 1810, 1814, 1816, 1818, 1820, 1822, 1826, 1832, 1834, 1838, 1840, 1846, 1852, 1856), Den Haag (1811, 1817, 1823, 1827, 1830, 1833, 1835, 1837, 1843, 1847, 1849, 1853, 1857) en Rotterdam (1832, 1836). Een kleine steekproef van tien catalogi voor Amsterdam (1810, 1816, 1822, 1840, 1852), Den Haag (1811, 1830, 1849, 1857) en Rotterdam (1836), geeft een indicatie dat het totale aantal marines (als genre) in deze jaren slechts circa een 0,5 procent hoger is. Het verschijnsel dat andere schilders dan de zeeschilders ook de marine (als genre) beoefenen, treedt pas op vanaf circa 1840. Dit wordt grotendeels veroorzaakt door de invloed van de Romantiek, zoals te zien is aan de schipbreuken en de storm op zee, evenals door de inzendingen van Duitse en Franse schilders, ook met dezelfde thema's. In alle berekeningen van de productie door de zeeschilders zijn bijvoorbeeld de enkele dorps- en stadsgezichten en het portret van Michiel de Ruijter niet meegeteld. Voorbeelden van schilders die niet waren gespecialiseerd in de zeeschilderkunst, maar die wel regelmatig zeestukken inzonden naar de *Tentoonstelling van Levende Meesters*, zijn: Johannes Hilverdink (1813-1902), Gerard van der Laan (1844-1915), Jacobus Hendrikus Johannes Nooteboom (1811-1878) en Hobbe Smith (1862-1942).
- 67 Stolwijk 1998, p. 153, tabel 5: *Gemiddelde vraagprijs (f) Nederlandse eigentijdse kunst op Tentoonstellingen van Levende Meesters 1858-1896, verdeeld naar periode en voorstelling*. Helaas is hetzelfde onderzoek bij mijn weten nog niet uitgevoerd voor de jaren 1808-1857, waardoor geen vergelijking tussen beide periodes kan worden gemaakt.; In de kunsthandel van bijvoorbeeld Goupil & Cie. behoorde de 'marine' in deze periode niet tot de best verkopende schilderijen, zie: Stolwijk 1998, p. 212, Tabel 13: *De verkoop van Nederlandse eigentijdse kunst door Goupil op de Nederlandse markt 1861-1900, verdeeld naar genre en periode, aantallen (n) en percentages (%)*. De 'marine' staat op de vierde of vijfde plaats, na genre en figuur, landschap, stadsgezicht, dierstuk.; In de kunsthandel van E.J. van Wisselingh & Co werd werk van Mesdag en Meijer verkocht. Kwantitatieve gegevens hiervan zijn niet gepubliceerd. Zie: Heijbroek 1999.
- 68 De vraagprijs van de schilderijen van de gespecialiseerde zeeschilders valt buiten het kader van dit onderzoek.
- 69 Voor de ontwikkeling van de kunstenaarskolonies langs de Noordzeekust van Nederland, Denemarken en Duitsland tussen 1880 en 1920, zie: Barrett 2010. Voor Katwijk aan Zee als een voorbeeld van een internationale kunstenaarskolonie in Nederland, zie: Wager 2011. Zie aldaar de namenlijsten op p. 247-271: het aantal Nederlandse kunstenaars, geboren voor 1916, dat in Katwijk aan Zee heeft gewerkt is 491. Het aantal buitenlandse kunstenaars, geboren voor 1916, dat in Katwijk aan Zee heeft gewerkt is 644. Onder de Nederlanders zijn enkele

zeventiende-eeuwse kunstenaars, zoals Jan Abrahamsz. Beerstraten (1622-1666) en Jan van Goyen (1596-1656), evenals negentiende-eeuwse zeeschilders zoals Johannes Schotel, Van Deventer, Hoffmann en Waldorp. Zij waren al in Katwijk geweest ruim voor 1880. Voor de ontwikkeling van het vissersgenre, zie: Dekkers 1994.

- 70 Bijvoorbeeld: NMM, Simon de Vlieger, *Het strand bij Scheveningen*, 1633, olieverf op paneel, 68,6 x 106,7 cm., inventarisnummer BHC0774 en HSM, Adam Willaerts, *Schepen op een Hollandse rede*, 1627, olieverf op doek, 137,5 x 188,2 cm., inventarisnummer S.4165.
- 71 Hoe verknocht een zeeschilder aan zijn specialisme kon zijn, kan worden geïllustreerd aan de hand van een voorbeeld uit de schilderpraktijk van Nicolaas Riegen. Samen met George Kiers ontving hij een opdracht van de directie van de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland' (SMN), voor het vervaardigen van schilderijen voor de salons op drie grote passagiersschepen, die de SMN in de jaren 1881-1882 in de vaart bracht voor de lijndienst naar Azië. Riegen en Kiers werden gevraagd schilderijen te maken die passen bij hun specialisme, zoals *Bomschuit op het strand*, *Oorlogsschip de Zeven Provinciën*, *Stil water bij maanlicht en Boeier op woelig water bij Spaarndam*. Ze werden echter ook geacht schilderijen af te leveren als *Zaagmolen te Tarasp (Zwitserland)*, *Belvédère te Nijmegen*, *Jacht op waterwild* en *Jacht op patrijzen*. Riegen liet per brief aan de directie van de SMN weten dat hij de 'voor hem zoo eervolle als vriendelijke opdracht' aannam, maar dat hij over de keuze van de onderwerpen nog hoopte te kunnen overleggen. Zie: HSM, Lijsten met kunstenaarsnamen en schilderijtitels voor de mailschepen *Prins Alexander*, *Prins Frederik* en *Insulinde* van Stoomvaart Maatschappij 'Nederland', 1881-1882, inventarisnummer Hs 2157 en HSM, brief van Nicolaas Riegen aan de directie van Stoomvaart Maatschappij 'Nederland', 1-5-1881, inventarisnummer Hs 2158.

Hoofdstuk 5

- 1 Berekening van het percentuele aandeel van de zeeschilders op basis van een steekproef van 46 catalogi van de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in hoofdzakelijk Amsterdam en Den Haag, over de periode van 1810, het jaar waarin de eerste catalogus werd uitgegeven met vermelding van de namen van de kunstenaars, tot 1899. Voor enkele jaren is de catalogus van de Rotterdamse tentoonstelling (vanaf 1832) gebruikt als een Haagse of Amsterdamse catalogus ontbrak. Per decennium zijn gemiddeld vijf catalogi onderzocht. Opgesplitst in de drie tijdvakken ziet dit er uit als volgt: Tussen 1808-1838 bedroeg het aandeel van de zeeschilders in de *Tentoonstelling van Levende Meesters* circa 4,1 procent van de inzendingen. Berekening op basis van een steekproef van negentien tentoonstellingscatalogi uit Amsterdam, Den Haag en Rotterdam. Tussen 1839-1870 was hun aandeel circa 5,8 procent van de inzendingen. Berekening op basis van een steekproef van vijftien tentoonstellingscatalogi, periode 1839-1869, uit Amsterdam, Den Haag en Rotterdam. Tussen 1870-1900 vormde hun aandeel circa 2,8 procent van de inzendingen. Berekening op basis van een steekproef van twaalf tentoonstellingscatalogi, periode 1870-1900, uit Amsterdam, Den Haag en Rotterdam.
- 2 Opgesplitst in de drie tijdvakken ziet dit er uit als volgt: Tussen 1808-1838 exposeerden minimaal 31 zeeschilders en werden 13 genoemd in de kunstcritiek: (in volgorde van geboortejaar) Nicolaas Baur, Martinus Schouman, Jan van Ouwkerk, Johannes Boshamer, Johannes Hermanus Koekkoek, Johannes Schotel, Christiaan Dreiholtz, Casparus Morel, Frans van den Blijk, Petrus Schotel, Pieter Dyxhoorn, Hendrik van den Helm, Petrus Schiedges (†). Tussen 1839-1870 exposeerden minimaal 56 zeeschilders en werden 28 genoemd in de kunstcritiek: (in volgorde van geboortejaar) Martinus Schouman, Johannes Hermanus Koekkoek, Christiaan Dreiholtz, Charles de Florimont, Anthonie Waldorp, Frans van den Blijk, George Opdenhoff, Petrus Schotel, Louis

- Meijer, Hendrik Vettewinkel, Ary Pleijsier, Christiaan Kannemans, Petrus Schiedges (II), Abraham Hulk (I), Hermanus Koekkoek (I), Willem Gruyter jr., Everhardus Koster, Maurits Verweer, Willem Mittelholzer, Frans Breuhaus de Groot, Willem van Deventer, Eduard van Heemskerck van Beest, Maurits de Haas, George Hoffmann, Hermanus Koekkoek (II), Johannes Hilverdink, Adrianus Hilleveld, George Kiers. Tussen 1870-1900 exposeerden minimaal 28 zeeschilders en werd zeven genoemd in de kunstkritiek: (in volgorde van geboortejaar) Willem van Deventer, Nicolaas Riegen, Eduard van Heemskerck van Beest, Willem Mesdag, Hermanus Koekkoek (I) of (II), Johannes Hilverdink, Hendrik Veder.
- 3 Ouwerkerk 2003, p. 22, 36-37, 92, 116, 152.
 - 4 Ibidem, p. 126-127.
 - 5 Ibidem, p. 77, 134-137.
 - 6 Aa 1852/1877.
 - 7 Telling van het aantal levende zeeschilders op basis van mijn *Referentielijst van zeeschilders*: 63 zeeschilders zijn geboren voor 1880 en gestorven na 1900.
 - 8 Het specialisme van de zeeschilderkunst wordt in Nederland tot op de dag van vandaag beoefend. Rond 1950 werd de Nederlandse Vereniging van Zeeschilders (NVZ) opgericht (<http://www.zeeschilders.com>). Tegenwoordig zijn ook maritiem geïnspireerde beeldhouwers, keramisten en grafici in het ledenbestand opgenomen. De NVZ organiseert over de hele wereld exposities van het werk van de leden.
 - 9 Over de beeldvorming van de zeventiende-eeuwse Noord-Nederlandse schilderkunst is uitvoerig gepubliceerd door onder anderen Eveline Koolhaas-Grosfeld (1992). Hier worden bijvoorbeeld genoemd: Montesquieu, *De l'esprit des lois*, 1748, over het verband tussen volksaard, klimaat en regeringsvorm; W.A. Ockerse, *Ontwerp tot eene algemeene karakterkunde*, 1788-1797, over de volksaard en kunstbeleving en -beoefening. En door Dedalo Carasso (1998). Hier wordt bijvoorbeeld genoemd: Roger de Piles, *Du gout, et sa diversité, par rapport au différens Nations*, 1699; J.B. Du Bos, 1719, over de invloed van het klimaat op de nationale kunst.
 - 10 B. 1816, p. 264-265; *Lijst der kunstwerken ...*, Amsterdam 1816. De catalogus bevat 213 schilderijen, waaronder acht schilderijen van vier zeeschilders (Nicolaas Baur, Johannes Hendrik Boshamer, Martinus Schouman en Johannes Hermanus Koekkoek).
 - 11 B. 1822, p. 379.
 - 12 Dit blijkt uit de verschillende gepubliceerde aankooplijsten en ontvangstbewijzen met betrekking tot het Koninklijk Museum, daterend voor 15 september 1808, de openingsdatum van de tentoonstelling, zie: Moes 1909, p. 111-117. Onder de admiraal sportretten was dat van Aert van Nes en van zijn echtgenote Geertruida den Dubbelde, geschilderd door Bartholomeus van der Helst (1613-1670). Op beide schilderijen zijn schepen op de achtergrond te zien, geschilderd door Ludolf Bakhuizen. Bij de admiraal is een zeeslag afgebeeld, bij zijn echtgenote een haven. De schilderijen bevinden zich in: RMA, inventarisnummers SK-A-140 en SK-A-141.
 - 13 Ouwerkerk 2003, p. 37.
 - 14 Koolhaas-Grosfeld 1982, p. 620-621; Bergvelt 2005/2006, p. 258-260; Burg 2013.
 - 15 [Meerman] 1808, p. 292-295; 307-311; *Lijst der schilderstukken ...*, Amsterdam 1808. Catalogusnummer 73, *Een dito [woelend water] met een zeilend Jagt, een Driemast Schip in het verschiet, benevens eenige Boten*. Zonder naamsvermelding [Nicolaas Baur]. Huidige verblijfplaats onbekend.
 - 16 Bergvelt 2005/2006, p. 273; NA, toegangsnummer 2.01.12, inventarisnummer 901, concept van het verslag over de aankopen op de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in 1808, voor Lodewijk Napoleon door J. Meerman, 24-11-1808; NHA, toegangsnummer 175, inventarisnummer 141, Notulen IVE Klasse, 1808-1816, p. 24-26, Extra Vergadering op 7 en 8-11-1808 en p. 29-31 Extra Vergadering op 17-11-1808.
 - 17 NA, toegangsnummer 2.01.12, inventarisnummer 908, brief van N. Baur aan J. Meerman, 12-12-1808.
 - 18 NA, toegangsnummer 2.01.12, inventaris-

- nummer 901, concept van het verslag over de aankopen op de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in 1808, met voordracht van overige aankopen, voor Lodewijk Napoleon door J. Meerman, 24-11-1808; *Lijst der schilderstukken ...*, Amsterdam 1808. Catalogusnummer 72, *Een woelend Water, met een zeilend Kopjagt en een Driemast Schip, voerende Americaansche vlag*. Zonder naamsvermelding [Martinus Schouman]. Huidige verblijfplaats onbekend.
- 19 Voor de lijst van kunstenaars die in 1806 was opgesteld door Desprès voor koning Lodewijk Napoleon, zie: hoofdstuk 1.
- 20 Voor de aankopen voor het Koninklijk Museum, zie: Bergvelt 2005/2006, p. 266-274. Bergvelt beweert dat de aankoop van de zeestukken van Baur en Schouman door Lodewijk Napoleon in 1808 een willekeurige keuze was, vallend in de categorie landschappen, en op niets anders was gebaseerd dan de artistieke kwaliteit van de schilderijen.; NA, toegangsnummer 2.01.12, inventarisnummer 908, brief van N. Baur aan J. Meerman, 12-12-1808, naar aanleiding van onder andere de aankoop van twee schilderijen voor het Koninklijk Museum, begin 1808. Deze twee schilderijen zijn in: RMA, 's Lands fregat Rotterdam op de Maas voor Rotterdam, 1807, olieverf op doek, 80 x 106 cm., SK-A-1004 en *Het oorlogsschip Amsterdam voor de Westerlaag op IJ voor Amsterdam*, 1807, olieverf op doek, 82 x 103 cm., SK-A-1005.
- 21 Ouwerkerk 2003, p. 22-26.
- 22 Ibidem, p. 44-45; Koolhaas 1992, p. 132-134; Koolhaas-Grosfeld 1982, p. 622-627.
- 23 J.H.S. 1816, p. 761-781.
- 24 Vries 1823, p. 131-132.
- 25 Weiland 1828, p. 1-53; R.P. 1827, p. 7. 'R.P., *Kunstliefhebber*' is een niet te identificeren recensent uit Rotterdam, die zijn mening over de tentoongestelde werken in Den Haag kenbaar maakte via een pamflet, dat tegen betaling van 15 cent te koop was.; *Lijst der schilderwerken ...*, Den Haag 1827. De exposerende zeeschilders waren Petrus Paulus Schiedges (t), Martinus Schouman, Johannes Hermanus Koekkoek, Johannes Schotel en Petrus Schotel.
- 26 Weiland 1828, p. 41-42.
- 27 X. 1832, p. 205; X. 1834, p. 190; X. 1835, p. 333.
- 28 A. 1833, p. 300; X. 1836, p. 174.
- 29 Potgieter 1834-1835, p. 175-185; 244-267.
- 30 Ouwerkerk 2003, p. 65-66, 94.
- 31 Potgieter presenteert zich in deze recensie, die één van zijn eerste publicaties is, meer als een internationaal beleden letterkundige dan als een kunstcriticus Door zijn belangstelling voor de Engelse en Franse romantische dichtkunst en literatuur, was hij ongetwijfeld bekend met *Gesprek op den Drachenfels* van Jacob Geel, dat in 1835 werd gepubliceerd. Hierin wordt de op dat moment belangrijke culturele kwestie van de romantische stroming in de letterkunde behandeld door middel van een gesprek tussen drie vrienden. De drie hoofdpersonen die Potgieter in zijn recensie opvoert, de spontane Maria, de kunstliefhebber Willem en de neutrale ik-figuur, zouden zoals bij Geel respectievelijk de Romantiek, het neoclassicisme en de buitenstaander met de open blik kunnen vertegenwoordigen, maar hiervan heb ik geen specifieke aanwijzingen in de tekst aangetroffen.
- 32 Potgieter 1834-1835, p. 257-258.
- 33 [anoniem] 'Tentoonstelling te 's Gravenhage' 1839-1840, p. 138-141.
- 34 Reynaerts 2019, p. 132-136; Loos 1997, p. 74-76.
- 35 [anoniem] 'Tentoonstelling te 's Gravenhage' 1843, p. 78 en 80; [anoniem] 'Tentoonstelling van schilder- en kunstwerken van levende meesters, te Rotterdam.' 1844-1845, p. 8.
- 36 R. 1851, p. 68; A.N.P.G. 1852, p. 83.
- 37 De vaststelling dat schilderijen met stoomschepen op de *Tentoonstelling van Levende Meesters* te zien waren, is gebaseerd op de vermelding van het woord 'stoom' in de titels van de door de zeeschilders ingezonden werken in de catalogi, periode 1808-1839. Bijvoorbeeld: *Lijst der kunstwerken ...*, Amsterdam 1826. Catalogusnummer 375, Joseph Sipkes, *Gezigt op het Y met eene Stoomboot.*; *Lijst der kunstwerken ...*, Rotterdam 1836. Catalogusnummer 131, Joseph Sipkes,

- Een Stil Water aan het IJ bij Pampus, met eene Stoomboot en andere Vaartuigen.; Lijst der schilder- en kunstwerken ...*, Den Haag 1837. Catalogusnummer 82, Pieter Arnout Dyxhoorn, *Het ontschepen van eenige passagiers uit eene stoomboot aan het havenhoofd van eene zeestad.*
- 38 [anoniem] 'Tentoonstelling te Amsterdam. 1848' 1848, p. 79. De recensent vermeldde wel de titel waarin het stoomschip voorkwam, maar hij besprak verder slechts de toon van het werk, die hij wat grijsachtig vond, en hij wijdde geen woord aan het stoomschip. Het betreft hier: *Lijst der voortbrengselen ...*, Amsterdam 1848. Catalogusnummer 503, Louis Meijer, *Een Stoomboot voor Anker liggende, bij een opkomende Storm, aan de Fransche Kust.*; [anoniem] [bespreking ...] 1839-1840, p. 1-4. Een schilderij met een stoomschip waarover de kunstkritiek wel een mening had, was *Het stranden der stoomboot Willem I op het koraalrif van Lucipara* van Louis Meijer uit 1837. De recensent hield zich echter voornamelijk bezig met een beoordeling van het werk als een historiestuk en hij liet de afbeelding van het stoomschip buiten de bespreking. Zie voor dit schilderij: RMA, Louis Meijer, *Zelfportret*, 1838, inventarisnummer SK-A-1406. Zelfportret van Louis Meijer, zittend achter een ezel waarop het schilderij *Het stranden der stoomboot Willem I op het koraalrif van Lucipara* staat. Het schilderij van de stranding is verloren gegaan bij een brand in het Koninklijk Tehuis voor Oud-Militairen Bronbeek, Arnhem, in 1958.
- 39 R. 1850, p. 56; W. Wz. 1861, p. 48. In deze recensie werd voor de eerste keer een stoomschip genoemd in de beschrijving van een schilderij: 'de breede fiksche schildering van de redding brengende stoomboot'. Het betreft: *Catalogus der schilder- en kunstwerken ...*, Rotterdam 1860. Catalogusnummer 210, Louis Meijer, *Hollandsche bark op de kust van het eiland Jersey gestrand. De equipage wordt door de Fransche Stoompacket 'de Komeet' gered.*
- 40 [anoniem] 'De Rotterdamsche expositie...' 1859, p. 38; [anoniem] 'De tentoonstellingen te Amsterdam ...' 1859, p. 70.
- 41 [anoniem] 'De tentoonstellingen te Amsterdam ...' 1859, p. 73. Voor de ontwikkeling en waardering van de kunst van het *juste milieu* in Parijs, zie: Adang 1999, p. 136-137.
- 42 Adang 1999, p. 134-136.
- 43 B. 1813, p. 297-304, 299.
- 44 B. 1813, p. 303; *Lijst der kunstwerken ...*, Amsterdam 1813. Catalogusnummer 12, Nicolaas Baur, *Een hevige Storm.*
- 45 B. 1813, p. 299.
- 46 B. 1820, p. 287. Johannes Schotel zond twee schilderijen in naar de tentoonstelling, beide waren stormen: *Lijst der kunstwerken ...*, Amsterdam 1820. Catalogusnummer 344, J.C. Schotel, *Een gezicht op het havenhoofd te Vlissingen, bij onstuimige zee en Lijst der kunstwerken ...*, Amsterdam 1820. Catalogusnummer 345, J.C. Schotel, *Een woelend water.*
- 47 Warnsinck 1818, p. 16-18.
- 48 Hoop 1834, p. 339-342. Voor het oordeel van de kunstkritiek op de invloed van de romantische stroming op de Nederlandse schilderkunst, zie bijvoorbeeld: Sillevs 2007, p. 39.
- 49 Mathijsen 2004, p. 53-59.
- 50 Een schipbreuk van bijvoorbeeld Wijnand Nuijen: RMA, *Schipbreuk op rotsachtige kust*, circa 1837, olieverf op doek, 154 x 206 cm., inventarisnummer SK-A-4644.
- 51 Het zwaartepunt van inzendingen door zeeschilders van de geschilderde scheepsramp lag tussen 1835-1860. De zeeschilders wiens werk of naam in de recensies werden genoemd, zonden acht van dit type schilderijen in tussen 1820-1834 en vijf tussen 1860-1900 (totaal circa 74 schilderijen). RKD-explore/excerpts/domein: levende meesters, geraadpleegd op 3-5-2017.
- 52 *Lijst van voortbrengselen ...* Amsterdam 1844. Catalogusnummer 604, Louis Meijer, *Het vergaan van het Engelsch Transportschip de Snelheid, 25 October 1832.*; [anoniem] 'De tentoonstelling te Amsterdam. Voor den jare 1844. Een blik op de nagezonden stukken' 1844-1845, p. 60. Het door de recensent bedoelde gedicht is van George Gordon Byron (Lord Byron), *Childe Harold's Pilgrimage*, tweede zang, CLXXIX, 1812:

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

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

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

53 Mathijsen 2004, p. 25-31.

54 [anoniem] 'De tentoonstellingen te Amsterdam ...' 1859, p. 71.

55 *Tentoonstelling van schilder- en andere werken ... Amsterdam 1858*. Catalogusnummer 323, Louis Meijer, *Een reddingsboot ter hulp gaande van een brandend schip*.

56 In zijn kritieken voerde Alberdingk Thijmsoms een Fransman en een meneer Frans op als gespreksgenoten, die in de discussies in de tentoonstellingszaal de verdediging op zich namen van de romantische schilderstijl tegenover de Nederlandse school.

57 Adang 1999, p. 133-136.

58 [Alberdingk Thijm, S.J. van den Bergh] 1843, p. 43-44. Het in de recensie geciteerde fragment van *Childe Harold's Pilgrimage*, tweede zang, CLXXIX, van Byron, is afkomstig uit een vertaling (en interpretatie) van het gedicht door dichter Adriaan van der Hoop jr. (1802-1841). Van der Hoop publiceerde het onder de titel *Ode aan de zee* in zijn dichtbundel *Poëzy* in 1830.

59 [anoniem] 'De tentoonstelling te Amsterdam. Voor den jare 1844' 1844-1845, p. 16.

60 [Alberdingk Thijm, S.J. van den Bergh] 1843, p. 44.

61 *Foreestier* 1844, p. 184, 187-188, 194.

62 R. 1845, p. 245-246.

63 R. 1845, p. 219-221, 259, 325; *Foreestier* 1847, p. 53.

64 [Alberdingk Thijm, S.J. van den Bergh] 1843, p. 26.

65 Rijswijck 2009, p. 176. Zie: Streng 1995-a, p. 269-270, over de loskoppeling van de schilderkunst en de dichtkunst in de kunstkritiek.

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

67 [anoniem] 'Amsterdamsche tentoonstelling' 1840-1841, p. 31; D. 1847, p. 55; [anoniem] 'Tentoonstelling te Amsterdam. 1848' 1848, p. 79; [anoniem] 'Tentoonstelling te 's Gravenhage' 1849, p. 60-61; R. 1850, p. 64-65.

68 [anoniem] 'Tentoonstelling te 's Gravenhage' 1849, p. 60; R. 1851, p. 66-68; A.N.P.G. 1852, p. 82-83.

69 [anoniem] 1857, p. 33; Johan 1857, p. 71.

70 [anoniem] 'De tentoonstellingen te Amster-

- dam...' 1859, p. 71; [anoniem] 1860, p. 64; [anoniem] 1861, p. 15; W. 1864, p. 43.
- 71 [anoniem] 1869, p. 90.
- 72 Voor de hantering van de term realisme in de kunstkritiek, zie: Streng 1995-a, p. 259-262, 271-273 en Streng 1995-b; Stolwijk 1998, p. 55-56.
- 73 [anoniem] 'Tentoonstelling te 's Gravenhage' 1849, p. 60; R. 1850, p. 64.
- 74 R. 1851, p. 67.
- 75 W. Wz. 1861, p. 45-48. Tobias van Westrheene Wz., redacteur bij de *Kunstkroniek*, onder tekende zijn recensies over de tentoonstellingen met de initialen v. W. Wz., T. v. W. of W.; Aa 1852/1877.
- 76 Reynaerts 2019, p. 132-136, 152.
- 77 X. 1863, p. 43; W. 1864, p. 58; [anoniem] 1865, p. 44-48; [anoniem] 1867, p. 63; [anoniem] 1869, p. 91.
- 78 W. 1864, p. 41-42.
- 79 K. 1875, p. 158-192.
- 80 [anoniem] 1880, p. 307.
- 81 Tibbe 2014, p. 31-34, 37-39; Tempel 1998, p. 32-40; Blotkamp 1991, p. 75-87. Jan Veth, een literator en schilder, wordt gezien als de toonaangevende figuur in de vernieuwing van de Nederlandse kunstkritiek. De internationaal georiënteerde Veth publiceerde zijn recensies in het tijdschrift *De Nieuwe Gids*, dat in 1885 werd opgericht. De recensies gaan voornamelijk over de tentoonstellingen op de kunstenaarsverenigingen en in de kunsthandel en in een enkel geval over de *Tentoonstelling van Levende Meesters*. De schilders Willem Witsen en Maurits van der Valk (1857-1935) schreven ook kunstkritieken voor *De Nieuwe Gids*. Tussen 1885 en 1900 wordt de zeeschilderkunst niet behandeld in *De Nieuwe Gids*. Slechts Mesdag wordt een enkele keer genoemd, maar zijn werk wordt niet besproken.
- 82 P. 1885, p. 172. De overige schilders die de recensent in dit verband noemde zijn: de broers Jacob (1837-1899) en Willem Maris (1844-1910) en Albert Neuhuys (1844-1914).
- 83 Reyding 1886, p. 501. Deze recensent meldde dat de twee doeken van Mesdag hem 'buitengewoon koud' lieten.; N. 1889, p. 292.
- Voor deze recensent was 'de persoonlijkheid des schilders' niet altijd even navoelbaar in de schilderijen van Mesdag.
- 84 I. 1890, p. 116; Blotkamp 1991, p. 81. Blotkamp identificeert de recensent die met J.J.I. zijn stukken ondertekende als Joseph Jacob Isaacson.
- 85 *Lijst der kunstwerken ...*, Amsterdam 1818. Catalogusnummer 26, Nicolaas Baur, *Het bombardement van Algiers door de Engelsche en Hollandsche eskaders in 1816.*; B. 1818, p. 344-345, 357; Beste 1818, p. 710. Jeronimo de Vries, onder het pseudoniem Ten Beste, besprak het schilderij van Baur ook als een historiestuk van de tweede soort, dat hem 'als vaderlander en als liefhebber van de schilderkunst' diep had getroffen.; Berge-Dijkstra 1993, p. 12-14. Volgens Berge-Dijkstra vervaardigde Baur zeven schilderijen van het bombardement van Algiers. Hieraan kan een achtste schilderij worden toegevoegd, dat bevindt zich in: hsm, gedateerd 1818, olieverf op paneel, 51.5 x 73.5 cm., inventarisnummer A.3167.
- 86 Bruijn 2003, p. 349-350; Broeze 1977, deel 3, p. 389-390.
- 87 Voor de productie van beeldende kunst naar aanleiding van de Belgische Opstand in 1830-1831, zie: Wal 1980. Wal noemt van de zeeschilders alleen Petrus Johannes Schotel, naast een aantal historieschilders.
- 88 Van Petrus Schotel: *Lijst der schilder- en kunstwerken ...*, Den Haag 1833. Catalogusnummer 239, *Een gezicht op Antwerpen, tijdens het beschieten dezer stad door de Citadel, van de Schelde genomen*. Catalogusnummer 240, *De daad van den onsterfelijken zeeheld J.C.J. van Speijk, zijnde het oogenblik der vijandelijke aanval van de Belgen*. Catalogusnummer 241, *Het in de lucht springen der kanonneerboot van Van Speijk*. Deze drie schilderijen van Petrus Schotel bevinden zich in: MMR, inventarisnummer P1860 en in MM, inventarisnummers K1M/0455 SK en K1M/0273 SK; In 1831 ontving Petrus Schotel van koning Willem I de opdracht om het exploderen van de kanonneerboot van J.C.J. van Speijk op twee schilderijen vast te leggen. Schotel reisde af naar Antwerpen en verbleef daar weken-

- lang om de situatie ter plekke op de Schelde te bestuderen. De marine bood hem onderdak en men verleende hem alle medewerking bij zijn onderzoek. Dagelijks werd hij door de Nederlandse matrozen naar het wrak van het geëxplodeerde schip geroeid, waar hij onder grote belangstelling zijn tekeningen maakte. Zie: Schotel 1866, p. 11-12. De koning schonk de schilderijen aan de marineleiding. Zie: Elphick 2000, p 236; Van Martinus Schouman: *Lijst der Kunstwerken ...*, Amsterdam 1834. Catalogusnummer 403, *Het springen der kanonneerboot no. 2 voor Antwerpen onder bevel van luitenant Van Speijk*. Van dit schilderij zijn twee exemplaren bekend: HSM, inventarisnummer A.0793 en RMA, inventarisnummer SK-C-226; Van Louis Meijer: *Catalogus en uitlegging ... Utrecht 1835*. Catalogusnummer 74, *Een vaderlandsch Tafereel voorstellende de plechtige lijkstatie van den Luit. J.C.J. van Speyk, welke plaats heeft gehad den 4 mei 1832 op het IJ te Amsterdam*. En: *Lijst der Kunstwerken ...*, Amsterdam 1832. Catalogusnummer 231, *Een Gezicht aan het Y, ter gelegenheid der begravenis van den Luitenant ter Zee J.C.J. van Speijk*.
- 89 A. 1833, p. 300; Potgieter 1834-1835, p. 259. Zijn verzuchting 'de beide Van Speijks vooral zal ik nimmer vergeten', verwijst niet naar het werk van Martinus Schouman, maar naar de twee schilderijen door Jacobus Schoemaker Doyer (1792-1867) die op de tentoonstelling te zien waren (catalogusnummers 117 en 118). Dat de werken van de zeeschilders niet als historieschilderkunst van de tweede soort werden gewaardeerd, kan eveneens worden afgeleid uit het gegeven dat het schilderij van Martinus Schouman (RMA, SK-C-226) niet direct werd aangekocht voor de nationale collectie.
- 90 Telling op basis van mijn definitie van een zeehistoriestuk: schilderijen waarop een specifieke gebeurtenis is weergegeven uit de zeevaartgeschiedenis van voorgaande eeuwen. De voorstelling is historisch te plaatsen aan de hand van de titel, waarin naam, periode en gebeurtenis zijn beschreven (en/of door middel van de vaststelling van de scheepstypen en identificatie van de deelnemende partijen door de spiegelversiering en de vlagvoering, als het schilderij voorhanden is). Zie ook: het originele proefschrift, Bijlage 4. *De onderwerpen van de zeeschilders.; Lijst der schilder- en kunstwerken ...*, Den Haag 1833. Catalogusnummer 282, Hendrik Vettewinkel, *Het overvallen der Spaansche Schepen onder den Graaf van Bossu, door de Watergeuzen op den 8 april 1572 (van Meteren, B.4.fo. 64)*, en *Lijst der Kunstwerken ...*, Amsterdam 1834. Catalogusnummer 466, Hendrik Vettewinkel, *Een Zeegezicht, waarin de Watergeuzen de Vaartuigen der Spanjaarden in brand steken enz. (van Meteren, Ned. Hist., Boek iv, fol. 64.b.)*. Mogelijk gaat het hier om hetzelfde schilderij dat Vettewinkel twee keer heeft ingezonden. De literatuurverwijzing betreft het geschiedkundige werk van Emanuel van Meteren (1535-1612), *Nederlantsche historien ofte geschiedenissen, inhoudende den gantzen staet, handel soo van oorlogen als vrede – handels in onsen tyden begin ende eynde: mede vervattende eenige haerder gebueren handelinge*, een publicatie die tot het einde van de achttiende eeuw heruitgaven beleefde.
- 91 Manning 1982, p. 204-210.
- 92 Potgieter 1844. Voor de overige onderwerpen in de historieschilderkunst in deze periode, zie: Tentoonstellingscatalogus, *Het vaderlandsch gevoel 1978*, p. 20-30 (inleiding).
- 93 R. 1850, p. 56. Over Jan Wagenaar en de betekenis van zijn werk voor de Nederlandse geschiedschrijving, zie: Mathijssen 2013, p. 98-103; Aa 1852/1877.
- 94 *Lijst der schilder- en kunstwerken ...*, Den Haag 1849. Catalogusnummer 517, E.C.A. Schönstedt, *De laatste oogenblikken van den zeeslag bij Kamperduin, tusschen de Bataafsche vloot onder bevel van den Vice-admiraal de Winter, en die der Engelschen onder het bevel van den Admiraal Duncan, op den 11 October 1797. (Zie verder voor de bijzonderheden 'De Jonge', Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen 6e deel, IIde stuk, bl. 242, en volg.)*. Met 'De Jonge' wordt de historicus J. C. de Jonge bedoeld.; *Lijst der schilder- en kunstwerken ...*, Den Haag 1851. Catalogusnummer 445, E.C.A. Schön-

- stedt, *Een tafereel uit den slag van Solebaj (7 Junij 1672), met de portretten van de luitt. Adms. M.A. de Ruijter, van Ghent en Banckers, en van den Kapn. Jan van Brakel*. Na de schildertitel volgt een uitvoerige toelichting op de gebeurtenissen, met een verwijzing naar *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen van J.C. de Jonge*; *Tentoonstelling van schilder- en kunstwerken ...*, Den Haag 1853. Catalogusnummer 439, E.C.A. Schönstedt *Het ontzet van het schip van Tromp en van eenige schepen van zijn eskader, door het eskader van de Ruyter, op den 2den dag van den Vierdaagschen Zeeslag. Ao 1666*. Zie Mr. J.C. de Jonge, *Ned. Zeewezen*. 2de Dl. St. 271.
- 95 R. 1851, p. 67.
- 96 *Tentoonstelling van schilder- en andere werken ...*, Amsterdam 1865. Catalogusnummer 178, W. Gruyter jr., *Het schip de Zeven Provinciën komt op den 11den October 1665 met een jagt en drie buiskonvoojers bij de vloot en ontvangt het eerste bezoek van den Luitenant-Admiraal M.A. de Ruijter*. Na de schildertitel volgt een uitvoerig citaat als toelichting op het schilderij, met een verwijzing naar 'De Jonge' en 'Brand'. Met 'Brand[t]' wordt verwezen naar de biografie van De Ruijter door Gerard Brandt, *Het leven en bedryf van den Heere Michiel de Ruyter*, uit 1687; *Catalogus der schilder- en kunstwerken ...*, Rotterdam 1867. Catalogusnummer 159, W. Gruyter jr., *11 October 1665*. Ook hier volgt na de schildertitel een uitvoerig citaat als toelichting op het schilderij, met een verwijzing naar 'De Jonge' en 'Brandt'. N.B. het jaartal 1655 in de titel is niet correct. Het schip *De Zeven Provinciën* is gebouwd door de Rotterdamse admiraliteit in 1665; *Tentoonstelling van schilder- en andere werken ...*, Amsterdam 1868. Catalogusnummer 201, W. Gruyter jr., *Het schip de Zeven Provinciën, gevoerd door den vice-admiraal Van Nes, voegt zich op den 11den October 1665 met het jacht van P. Wijnbergen en drie buiskonvoojers onder de kapiteins J.A. Loffer, A.L. Poort en P.J. Klein, bij den luitenant-admiraal De Ruyter*; *Catalogus der schilder- en kunstwerken ...*, Rotterdam 1870. Catalogusnummer 163, W. Gruyter jr., *Het vereenigen van de vloot op 11 October 1665*. Mogelijk gaat het hier om minder dan vier verschillende schilderijen en stuurde Gruyter jr. hetzelfde schilderij het ene jaar naar de Amsterdamse en het volgende jaar naar de Rotterdamse tentoonstelling.
- 97 [anoniem] 1869, p. 89. Voorbeelden van zeehistoriestukken uit de jaren 60 en 70 zijn: *Tentoonstelling van schilder- en andere werken ...*, Amsterdam 1860. Catalogusnummer 232, Everhardus Koster, *De Heeren Pieter van Lodesteijn en David de Wild, Secretarissen der Admiraliteiten van Rotterdam en Amsterdam, als gecommiteerden van zijne Hoogheid Prins Willem III en Hunne Hoog Mogenden, komen in 's lands vloot, 30 mei 1673, ten anker liggend op Schooneveld, ten einde aan boord van de Zeven Provinciën, gevoerd door den Luitenant-Admiraal-Generaal De Ruyter, kriegsraad te beleggen; waarna den 7den Junij daarop volgende, de beroemde zeeslag bij de bank van Schooneveld, geleverd werd tegen de vereenigde vloot der Engelscher en Franschen. 'Den 7den Junij 1673, verjaardag van den in het vorige jaar geleverden zeeslag van Solebay, was de gewichtige dag, waarbij het al of niet bestaan van ons Vaderland beslist werd.'* De vermelding bevat naast de titel, een citaat en literatuurverwijzingen naar Brandt en De Jonge. Nauwkeurig wordt het belang voor het vaderland aangeduid van dit historische moment uit de Derde Engels-Nederlandse zeeoorlog; *Tentoonstelling van kunstwerken ...* Den Haag 1872. Catalogusnummer 131, Eduard van Heemskerck van Beest, *Laatste dag van den Vierdaagschen Zeeslag tusschen de Hollanders en de Engelschen, in Junij 1666*, [gevolgd door een uitvoerige toelichting op de afbeelding].
- 98 [anoniem] [bespreking...] 1839-1840, p. 1-4; RMA, Louis Meijer, *Zelfportret*, 1838, inventarisnummer SK-A-1406. Zelfportret van Louis Meijer, zittend achter een ezel waarop het schilderij *Het stranden der stoomboot Willem I op het koraalrif van Lucipara* staat. Het schilderij van de stranding is verloren gegaan bij een brand in het Koninklijk Tehuis voor Oud-Militairen Bronbeek te Arnhem in 1958.
- 99 R. 1850, p. 56. De recensent noemt als voor-

- beeld een schilderij van Ary Pleijsier van de schipbreuk op de Sint Paulusrots in 1845, dat hij had gezien op de tentoonstelling bij Arti et Amicitiae, Amsterdam, in 1850. In 1851 was het werk op de tentoonstelling in Den Haag, zie: *Lijst der schilder- en kunstwerken ...*, Den Haag 1851. Catalogusnummer 390, A. Pleijsier, *De schipbreukelingen van den St.-Paulus rots* (Zie B. ter Haar bl. 56) 'Nog strekken zij naar 't schip hunne armen, Als smeekten die voor 't laatst: 'Ai Heer! Of is er redding en ontfermen Voor ons bij God noch menschen meer!'
- 100 Daalder 1999, p. 64-65. Over het tekenen aan boord van schepen, zie: Daalder 1999, p. 20-35, 105; Het idee om zeeschilders met de eskader oefeningen mee te nemen kreeg ongetwijfeld bijval van de koning, die een groot kunstliefhebber was. Voor koning Willem II en zijn kunstcollectie, zie: Paarlberg 2014; Reichwein 1995, p. 70-71, *Overzicht van schilders in de collectie van Fodor en in andere negentiende eeuwse verzamelingen*. In zijn uitgebreide kunstverzameling was de top van de eigentijdse zeeschilderkunst vertegenwoordigd, met onder meer acht schilderijen van Johannes Schotel en negen schilderijen van Théodore Gudin. Ter vergelijking met de overige genres: van slechts één kunstenaar, de landschapschilder Barend Koekoek (1803-1862), had de koning meer schilderijen in zijn bezit, namelijk elf stuks.
- 101 MMR, Théodore Gudin, *Koning Willem II bezoekt het eskader te Vlissingen op 13 juli 1843, 1844, olieverf op doek, 127 x 201,5 cm., inventarisnummer P1180; [anoniem] 'Kunstberigten' 1843-1844, p. 6.*
- 102 RPKA, autobiografie Ary Pleijsier, 8-6-1847; MMR, Ary Pleijsier, *Vertrek van Prins Hendrik op het fregat Rhijn en van gouverneur-generaal van Nederlands-Indië Rochussen op het fregat Jason, op de rede van Vlissingen op 2 juni 1845, in aanwezigheid van Koning Willem II, 1845, olieverf op doek, 136,8 x 199,2 cm, inventarisnummer P2205.*
- 103 Daalder 1999, p. 65-66; RPKA, brief van L. Meijer aan C. Immerzeel, 1-7-1847.
- 104 *Lijst der schilder- en kunstwerken ...*, Den Haag 1839. Catalogusnummer 364, P.J. Schotel, Z.M. *schip de Zeeuw, aan boord hebbende z.k.h. Prins Hendrik, begeleid door Z.M. brik de Snelheid, in de noordzee, den 27n Mei 1834, op reis naar Rusland, voorgesteld op het oogenblik, dat bij stormweder, van de Zeeuw een man was over boord gevallen, en den Snelheid afhield, om denzelfen zoo mogelijk te redden.*
- 105 Schilderijen tussen 1845-1852 met een titel die refereert aan prins Hendrik of het exercitiekader, bijvoorbeeld: P.J. Schotel: *Lijst der schilder- en kunstwerken ...*, Den Haag 1845. Catalogusnummer 313, *De komst van Z.M. den Koning ter reede van Vlissingen, in den morgen van den 14den Julij 1843, ter inspectie van z.m.s. eskader.* Catalogusnummer 314, *Het binnenkomen van een lineschip in de haven van Mahon, na een onweder.* Catalogusnummer 315, *Een gezigt op de Afrikaansche kust uit de baai van Gibraltar en bij de nagekomen stukken catalogusnummer 441, z.M. exercitie eskader, gekommandeerd door z.k.h. Prins Hendrik der Nederlanden, bijleggende voor stormweder in het Kanaal, bij Beachy Head, den 11 October 1843 terugkomende uit de Middellandsche zee.* Dit schilderij is in de collectie van HSM, inventarisnummer s.0984(01); Louis Meijer: *Lijst der schilder- en kunstwerken ...*, Den Haag 1847. Catalogusnummer 281, *Een zegezicht. Op den 5 Augustus 1846, Zr.MS. Eskader onder bevel van z.k.h. Prins Hendrik der Nederlanden, Gibraltar verlaten hebbende en koers stellende naar Maltha, viel een der matrozen van boord 's Konings fregat de Prins van Oranje van de fokkerai in zee. z.k.h. liet onmiddellijk bijdraaien, deed sein aan de korvet Juno, en gaf order aan de sloepen van de twee schepen om de drenkeling op te zoeken. Maar helaas; de pogingen waren vruchteloos, en niet dan met zeer veel moeite en gevaar kwamen de sloepen eindelijk weder aan boord.* Dit schilderij is in HSM, getiteld *Man overboord tijdens een eskaderreis*, inventarisnummer s.0984(03). Catalogusnummer 282, *Herinnering van eene zeereis, gedaan in 1846 aan boord van Zr.Ms. Fregat de Prins van Oranje onder bevel van z.k.h. Prins Hendrik der Nederlanden.* Catalogusnummer 283, *Zr.Ms. Eskader, onder bevel van z.k.h. Prins Hendrik der Nederlanden,*

zeilende met gereefde marszeilen.; W.A. van Deventer: *Tentoonstelling van schilder- en andere werken ...*, Amsterdam 1852. Catalogusnummer 94, z.m. *Fregatschip de Rijn voor het eiland Pantelaria, (Middellandsche Zee)*.

- 106 *Lijst der schilder- en kunstwerken ...*, Den Haag 1845. Catalogusnummer 120, T. Gudin, z.m. *Eskader te Vlissingen, in Julij 1843.*; [anoniem] 'Kunstberigten', 1844-1845, p. 16; R. 1845, p. 245-246, 259; *Foreestier 1847*, p. 54.
- 107 *Tentoonstelling van schilder- en andere werken ...*, Amsterdam 1865. Catalogusnummer 199. In de catalogus staat de naam C. van Heemskerck, maar gezien de titel van het schilderij en de woonplaats Utrecht, is de kunstenaar hoogstwaarschijnlijk Jacob Eduard van Heemskerck van Beest. Dit schilderij is onder een andere titel in: *HSM, Tabelloresche roversprauwen vluchtend voor een naderend Nederlands oorlogsschip*, 1864, olieverf op doek, 67 x 107 cm., inventarisnummer A.4902(01).
- 108 B. 1866, p. 80. Slechts het schilderij van Van Heemskerck van Beest wordt becommentarieerd: 'krachtig en breed geschilderd'.
- 109 AAA, doos 56, *Hulde aan de nagedachtenis van Jan Willem Pieneman, uitgesproken in de Maatschappij Arti et Amicitiae, den 21 april 1853, door Mr. J. van Lennep*.

Hoofdstuk 6

- 1 Voor onderzoek naar de invloed van maritieme onderwerpen in de Britse kunst op de ontwikkeling van de ideeën over de nationale identiteit van Engeland in de periode 1768-1829, zie: Quilley 2000 en Quilley 2011. Voor een pleidooi voor een vergelijkende Europese kunstgeschiedschrijving op basis van de onderwerpen in de schilderkunst, zie bijvoorbeeld: Os 2008, p. 113-119.
- 2 Binnen dit wetenschappelijke veld zijn twee richtingen te onderscheiden: de traditionalisten en de modernisten. De traditionalistische historici gaan van het idee uit dat van het nationalisme zoals dat zich in de negentiende eeuw als politieke ideologie ontwikkelde, in de vorm van een nationaal bewustzijn, sporen aanwijsbaar zijn die

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

- 3 Koolhaas-Grosfeld 1982.
- 4 Koolhaas-Grosfeld 1992.
- 5 Koolhaas-Grosfeld 2010, p. 9; *RMA, Jan Willem Pieneman, De prins van Oranje bij Quatre-Bras, 16 juni 1815, 1817-1818, olieverf op doek, 54 x 77 cm., inventarisnummer SK-A-1520*.
- 6 Bank 1990. Oratie door Bank uitgesproken bij de aanvaarding van het hoogleraarschap in de Vaderlandse Geschiedenis op de Universiteit Leiden in 1989.
- 7 Leerssen 2015, p. 151-152.
- 8 Leerssen 2006, p. 12-14; Leerssen 1999; Leerssen 2015, p. 24.
- 9 Leerssen 2006, p. 169-172, Bijlage 1, *Het cultiveren van cultuur*. Heuristische methode: niet-formele methode om volgens een bepaald criterium een niet precies bekend

- doel te bereiken op een onderzoekende en voortdurend evaluerende wijze.
- 10 Leerssen 2017.
 - 11 Leerssen 2006, p. 169-172, Bijlage 1, *Het cultiveren van cultuur.*; Leerssen 2017, geraadpleegd 3-5-2018.
 - 12 Beelen 2011, p. 27-29.
 - 13 Lennep 1856, p. VII-VIII.
 - 14 Leerssen 2016, lemma Hendrik Tollens.
 - 15 *Tentoonstelling van schilder- en kunstwerken ...* Rotterdam 1850, catalogusnummer 201, Jan Hendrik van de Laar (1807-1874), *Een tafereel uit de overwintering der Hollanders op Nova Zembla*. Gevolgd door een fragment uit het gedicht van Tollens: 'Reeds wordt het opzet rijp, o, gruwel! reeds besloten. In 't uiterst van het gebrek, om 't veege lijf te loten! Reeds stond de kroes gereed, die eerlang rond zou gaan... God dank! daar gaat een vonk van 't rijzende daglicht aan!'
 - 16 R. 1850, p. 55.
 - 17 *Tentoonstelling van kunstwerken ...* Den Haag 1863. Catalogusnummer 282.
 - 18 Hofdijk 1864, p. 70-72.
 - 19 Lennep 1828, p. 6-7.
 - 20 Grever 2007, p. 54-55. Citaat hier ontleend. Op de lagere school bleven de lessen in de vaderlandse geschiedenis tot circa 1965 de kern vormen van het Nederlandse geschiedenisonderwijs.
 - 21 Bouvier 1831, p. I-IV. Waarschijnlijk bedoelde Beijer Willem van de Velde (II), de schilder en niet zijn vader, Willem van de Velde (I), de penschilder.
 - 22 Schotel 1840, p. 60-62.
 - 23 Broeze 1977, deel 3, p. 372-374.
 - 24 Eekhout 2014. Dr. Marianne Eekhout deed als dr. Ernst Crone-fellow bij Het Scheepvaartmuseum Amsterdam in 2014 onderzoek naar de memorabilia in de collectie van de slag bij Doggersbank.
 - 25 Ibidem.
 - 26 Ibidem.
 - 27 Daalder 2013, p. 17-26.
 - 28 [anoniem] 1842.
 - 29 [anoniem] 1842.
 - 30 Aantal schilderijen (zeestukken) van zee-schilders dat in de negentiende eeuw in bepaalde periodes in bezit was van enkele openbaar toegankelijke rijksmusea en particuliere musea: Nationaal Museum, Amsterdam (1798-1815, officieuze verzamelnaam van de voorgangers van het Rijksmuseum, waaronder het Koninklijk Museum (1808-1810)); twee schilderijen. Zie: Thiel 1976.; Paviljoen Welgelegen, Haarlem (1838-1885); zeven schilderijen. Zie: *Notitie der koninklijke verzameling ...* z.j. en *Koninklijke verzameling van schilderijen ...* z.j.; Rijksmuseum, Amsterdam (1815-1885 in het Trippenhuis, 1885-heden in eigen gebouw, opname van de collecties van het Nationaal Museum en Paviljoen Welgelegen, overdracht van objecten uit het Mauritshuis, Den Haag); 31 schilderijen. Zie: Thiel 1976.; Teylers Museum, Haarlem (1778-heden, schilderijen in de collectie sinds 1821); tien schilderijen. Zie: *Beschrijving van de schilderijen ...* 1900.; Museum Fodor, Amsterdam (1863-1948); vijftien schilderijen. Zie: *Beschrijving der schilderijen ...* 1863.; Zie ook: Reichwein 1995, p. 70-71, *Overzicht van schilders in de collectie van Fodor en in andere negentiende eeuwse verzamelingen.*; Voor een wandeling door de zalen van Museum Boymans, Rotterdam en een aanduiding van de geëxposeerde schilderijen, zie: [anoniem] 1855.; De opvattingen van particuliere en museale collectioneers over en hun motivatie voor het verzamelen van de eigentijdse zeeschilderkunst, komen beperkt aan de orde omdat het bronnenmateriaal hiervoor zeer schaars is en hoofdzakelijk kwantitatieve gegevens oplevert. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor de kunsthandel. Deze onderwerpen vallen daarom buiten het bestek van dit onderzoek.
 - 31 *Tentoonstellingscatalogus, Het vaderlandsch gevoel* 1978, p. 12-35.
 - 32 Stolwijk 1998, p. 154, Tabel 6: *Aanbod van Nederlandse eigentijdse kunst op Tentoonstellingen van Levende Meesters 1858-1896, naar voorstelling, aantallen (n) en percentages (%)*. Een vergelijkend onderzoek naar de verspreiding van historietaferelen en zeestukken in de vorm van prenten en reproducties van schilderijen, valt buiten het kader van

dit onderzoek. Voor de reproductie en verspreiding van afbeeldingen van schilderijen in de negentiende eeuw, zie bijvoorbeeld: Verhoogt 2010.

33 Reynaerts 2019, p. 132.

34 Voor het aandeel van het landschap op de *Tentoonstelling van Levende Meesters* in de eerste helft van de negentiende eeuw, zie: Loos 1997, p. 87. Voor de tweede helft van de negentiende eeuw, zie: Stolwijk 1998, p. 154. Tabel 6: *Aanbod van Nederlandse eigentijdse kunst op Tentoonstellingen van Levende Meesters 1858-1896, naar voorstelling, aantallen (n) en percentages (%)*.

35 [Meerman] 1808, p. 292-295 en 307-311; Potgieter 1834-1835, p. 258-264. Bij de landschappen wordt uitsluitend aan de zeventiende-eeuwse schilderkunst gerefereerd door middel van het noemen van landschapschilders als Jacob van Ruisdael en Meindert Hobbema (1638-1709).; R. 1850, p. 62-65. Niet de landschapschilders, maar de zeeschilders worden door de recensent het meest capabel geacht voor het schilderen van de nationale geschiedenis. In een uitvoerige behandeling van de zeestukken verwijst de recensent naar Ludolf Bakhuizen en 'de dagen van de Ruijter en Tromp'. Er wordt stilgestaan bij de eeuwige roem die zij hadden vergaard en die zowel de zeeschilder Bakhuizen, die hun daden vastlegde, als de zeehelden onsterfelijk had gemaakt. Aan de bespreking van de landschapschilderijen wordt alleen het predicaat 'echt Hollandsche schilderstukken'

toegevoegd, zonder referentie aan de vaderlandse geschiedenis

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

37 Daalder 2013, p. 137-153, 171-189.

38 Groot 1989, p. 79-80.

39 Schotel 1840, p. 110-115.

40 Groot 1989, p. 131. Johannes Schotel exposeerde in Brussel (1821, 1827, 1836), Antwerpen (1822), Gent (1823), Rijssel (1825), Parijs (1827), Düsseldorf (1835) en Hannover (1837).

41 GAG, brief van E. Koster aan J. Bosboom, 30-7-1840, collectie ov 2 – Schildersbrieven, zonder inventarisnummer.

42 Bakker 2015, p. 63-73.

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

AFKORTINGEN

AAA	Archief Arti et Amicitiae, Amsterdam
BvB	Museum Boijmans Van Beuningen, Rotterdam
DM	Dordrechts Museum, Dordrecht
GAG	Gemeentearchief, Den Haag
HSM	Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam
IISG-NEHA/Bijz. Coll.	Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis-Nederlands Economisch Historisch Archief/Bijzondere Collecties, Amsterdam
KHA	Koninklijk Huis Archief, Den Haag
KV	Koninklijke Verzamelingen, Den Haag
MH	Mauritshuis, Den Haag
MIA	Meertens Instituut, Amsterdam
MM	Het Marinemuseum, Den Helder
MMR	Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam
NA	Nationaal Archief, Den Haag
NBM	Het Noordbrabants Museum, Den Bosch
NHA	Noord-Hollands Archief, Haarlem
NMM	National Maritime Museum, Greenwich, Londen
RAD	Regionaal Archief, Dordrecht
RKD	Nederlands Instituut voor Kunstgeschiedenis/Rijksbureau voor Kunsthistorische Documentatie, Den Haag
RMA	Rijksmuseum, Amsterdam
RMA/KOG	Rijksmuseum, Amsterdam/collectie Koninklijk Oudheidkundig Genootschap
RPKA	Rijksprentenkabinet, Amsterdam
SAA	Stadsarchief, Amsterdam
SAB	Stadsarchief Breda
TM	Teylers Museum, Haarlem
UvA/Bijz. Coll.	bibliotheek van de Universiteit van Amsterdam, afdeling Bijzondere Collecties
VNHSM	Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum
WM	Westfries Museum, Hoorn

LIJST VAN AFBEELDINGEN EN FIGUREN

Afbeeldingen

- 1 Ludolf Bakhuizen, *Schepen tijdens een storm*, circa 1695, olieverf op doek, 150 x 227 cm. Collectie Rijksmuseum, inventarisnummer SK-A-4856. P. 24-25.
- 2 Engel Hoogerheyden, *De Secrete Macht in de haven van Vlissingen*, 1805, olieverf op paneel, 36 x 49 cm. Collectie Het Scheepvaartmuseum, inventarisnummer A.0074(02). P. 31.
- 3 Martinus Schouman, *Het treffen van het Hollandse en Engelse vloot tijdens de tocht van de Hollandse flottielje naar Boulogne in 1805*, 1806, olieverf op doek, 95 x 159 cm. Collectie Rijksmuseum, inventarisnummer SK-A-1394. P. 32-33.
- 4 Engel Hoogerheyden, *Het fregatschip Esequibo Societeit ter rede van Vlissingen*, 1772, olieverf op doek, 131,5 x 96 cm. Collectie Het Scheepvaartmuseum, inventarisnummer A.1171. P. 45.
- 5 Dirk Antoon Josephus Franciscus Teupken, *Het schoenerkopschip Baron van Zuylen Van Nyevelt op de rede van Huisduinen*, 1847, aquarel en pen in zwart op papier, 52 x 69,8 cm. Collectie Het Scheepvaartmuseum, inventarisnummer A.1821(01). P. 54-55.
- 6 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 80597. P. 60-61.
- 7 Betzy Berg zittend in haar schilderskist, foto, anoniem, circa 1900. Collectie Museum Tromp's Huys, inventarisnummer G1114. P. 64.
- 8 Betzy Berg staand bij haar schilderskist, foto, anoniem, circa 1900. Collectie Museum Tromp's Huys, inventarisnummer G1116. P. 64.
- 9 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). P. 70-71.
- 10 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. P. 72.
- 11 Hendrik Willem Mesdag in zijn atelier. Aan het plafond hangt een visnet, links bovenop de kast staan meerdere scheepsmodellen. Foto, anoniem, 1889. Collectie RHC Groninger Archieven, identificatienummer 1785_19533. P. 72.
- 12 Hendrik Willem Mesdag, *Klaar voor vertrek*, 1893, olieverf op doek, 141 x 181 cm. Collectie Het Scheepvaartmuseum, inventarisnummer 2002.0634. P. 74-75.
- 13 George Willem Opendenoff, *Schepen op kalm water*, circa 1860, olieverf op doek, 42 x 47 cm. Collectie Het Scheepvaartmuseum, inventarisnummer 1999.0621. P. 80-81.
- 14 Hermanus Koekkoek (I), *Beurtschip aan lager wal*, 1849, olieverf op paneel, 35 x 52 cm. Collectie Het Scheepvaartmuseum, inventarisnummer 2015.5452. P. 82-83.
- 15 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. P. 86-87.
- 16 Christiaan Kannemans, *Stranding van de Oostenrijkse brik Pegno d'Amicitia*, 1853, olieverf op doek, 131 x 220 cm. Collectie Stadhuis Museum Zierikzee, inventarisnummer 4874. P. 90-91.
 - 17 Louis Meijer, *Zelfportret*, 1838, olieverf op doek, 136 x 120 cm. Collectie Rijksmuseum, inventarisnummer SK-A-1406. P. 93.
 - 18 Willem van de Velde (II), *De overgave van de Royal Prince tijdens de Vierdaagse zeeslag*, circa 1670, olieverf op doek, 97,5 x 128 cm. Collectie Rijksmuseum, Amsterdam, inventarisnummer SK-C-1743. P. 96-97.
 - 19 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. P. 98-99.
 - 20 Nicolaas Baur, *De eerste stoomboot op het IJ*, voor 1820, olieverf op paneel, 53,5 x 74 cm. Collectie Amsterdam Museum, inventarisnummer SA 26004. P. 103.
 - 21 Johannes Christiaan Schotel, *De veerboot bij de Moerdijk*, 1823, olieverf op paneel, 40 x 54,5 cm. Collectie Boymans Van Beuningen, inventarisnummer 1793(OK). P. 106-107.
 - 22 Willem van de Velde (II), *Schepen voor de kust*, na 1670, olieverf op paneel, 42 x 46 cm. Collectie Rijksmuseum, inventarisnummer SK-A-440. P. 108-109.
 - 23 Johan Hendrik Boshamer, *Het raderstoomschip Prins Frederik*, circa 1825, olieverf op doek, 46,5 x 39,5 cm. Collectie Maritiem Museum Rotterdam, inventarisnummer P2520. P. 110.
 - 24 Johannes Schotel en Martinus Schouman, *Het bombardement van Algiers, 27 augustus 1816*, 1818, olieverf op doek, 107,5 x 163 cm. Collectie Het Scheepvaartmuseum, inventarisnummer S.2016(01). P. 116-117.
 - 25 Johannes Schotel, *Het fregat Zr. Ms. IJssel onder noodtuig lenzend, 27 december 1814*, 1835, olieverf op doek, 51 x 68 cm. Collectie Het Scheepvaartmuseum, inventarisnummer A. 4750. P. 120-121.
 - 26 Geschenk van Arti aan koning Willem III. Eén van de acht lijsten, met hierin de bijdragen van de zeeschilders Nicolaas Riegen (linksboven), Willem Gruyter jr. (rechtsboven) en Everhardus Koster (rechtsonder), in één van de zeven verzamellijsten, 1874, olieverf op paneel, 140 x 210 cm., afzonderlijke paneelschilderingen 25 x 40 cm. Collectie Stichting Historische Verzamelingen van het Huis Oranje Nassau, inventarisnummer AL-72 VII. P. 127.
 - 27 Jacob Maris, *Schelpenvissers*, 1885, olieverf op doek, 113,5 x 129,3 cm. Collectie Rijksmuseum, inventarisnummer SK-A-2457. P. 138-139.
 - 28 Jozef Israëls, *Kinderen der zee*, 1872, olieverf op doek, 48,5 x 93,5 cm. Collectie Rijksmuseum, inventarisnummer SK-A-2382. P. 140-141.
 - 29 Nicolaas Riegen, *Een schroefstoomscheepje, een tweemaster en een kof*, circa 1875-1889, olieverf op paneel, 28,8 x 40 cm. Collectie Het Scheepvaartmuseum, inventarisnummer 2018.0610. P. 142.
 - 30 Nicolaas Baur, *'s Lands oorlogsschip Amsterdam voor de Westerlaag op het IJ voor Amsterdam*, 1807, olieverf op doek, 81,6 x 103,5 cm. Collectie Rijksmuseum, inventarisnummer SK-A-1005. P. 150-151.
 - 31 Johannes Christiaan Schotel, *Schepen op een onstuimige zee*, 1826, olieverf op doek, 159,6 x 220,2 cm. Collectie Rijksmuseum, inventarisnummer SK-A-1131. P. 156-157.
 - 32 Christiaan Lodewijk Willem Dreiholtz, *Een schipbreuk op de Engelse kust*, 1839, olieverf op doek, 118 x 160,5 cm. Collectie Teylers Museum, inventarisnummer KS 047. P. 168-169.
 - 33 Willem Anthonie van Deventer, *Na de storm*, circa 1860, olieverf op doek, 67,5 x 99,2 cm. Collectie Teylers Museum, inventarisnummer KS 099. P. 176-177.
 - 34 Hendrik Willem Mesdag, *Pinken in de branding*, 1875-1885, olieverf op doek, 90 x 181 cm. Collectie Rijksmuseum, inventarisnummer SK-A-2670. P. 178-179.
 - 35 Nicolaas Baur, *De brand op de werven van Algiers, kort na het begin van het bombardement door de Engels-Nederlandse vloot, 27 augustus 1816*, 1816-1820, olieverf op paneel,

- 55x76 cm. Collectie Rijksmuseum, inventarisnummer SK-A-1378. P. 184-185.
- 36 Martinus Schouman, *De ontploffing voor Antwerpen van Kanonneerboot nr. 2 onder commando van Jan van Speijk, 5 februari 1831*, 1832, olieverf op paneel, 53x76 cm. Collectie Rijksmuseum, inventarisnummer SK-C-226. P. 186-187.
- 37 Louis Meijer, detail uit zijn zelfportret, 1838, olieverf op doek, 136x120 cm., met *Het stranden der stoomboot Willem I op het koraalrif van Lucipara* op de ezel. Collectie Rijksmuseum, inventarisnummer SK-A-1406. P. 192.
- 38 Louis Meijer, *Man overboord tijdens een eska-derreis*, 1847, olieverf op doek, 129x198 cm. Collectie Het Scheepvaartmuseum, inventarisnummer S.0984(03). P. 193.
- 39 Jacob Eduard van Heemskerck van Beest, *Tabelloresche roversprauwen vluchtend voor een naderend Nederlands oorlogsschip*, 1864, olieverf op doek, 67x107 cm. Collectie Het Scheepvaartmuseum, inventarisnummer A.4902(01). P. 196-197.
- 40 Louis Royer, standbeeld van Michiel de Ruijter in Vlissingen, 1841. Foto, Marc Ryckaert, 2012, www.creativecommons.org. P. 210.
- 41 Reclamecampagne van de stad Amsterdam op de voormalige Shelltoeren langs het IJ in Amsterdam, ter gelegenheid van de heropening van het Rijksmuseum in 2013. Foto, de auteur, 2013. P. 216.

Figuren

- 1 Aantal werkzame zeeschilders, 1800-1900, P. 40.
- 2 Aantal werkzame schilders, waaronder zee- en landschapschilders, 1800-1900, P. 40.
- 3 Lidmaatschap van zeeschilders bij Pictura, Arti et Amicitiae en Pulchri Studio, 1880-1900, P. 131.
- 4 Gemiddeld percentage zeeschilders in de ledenbestanden van Pictura, Arti en Pulchri per jaar, 1840-1900, P. 132.
- 5 Aantal marines (als genre) op de ledentoonstellingen van Pictura, Arti et Amicitiae en Pulchri Studio, ingezonden door zeeschilders en door andere schilders, 1870-1900, P. 136.
- 6 Minimum aantal schilderijen met in de titel de vermelding van een stranding, redding en/of schipbreuk op de *Tentoonstelling van Levende Meesters*, ingezonden door zeeschilders, 1808-1900, P. 166.

Schilderijendetails

- P. 2: detail van afbeelding 14
 P. 8-9: detail van afbeelding 32
 P. 12: detail van afbeelding 1
 P. 36: detail van afbeelding 6
 P. 76: detail van afbeelding 19
 P. 112: detail van afbeelding 25
 P. 144: detail van afbeelding 32
 P. 198: detail van afbeelding 31
 P. 218: detail van afbeelding 12

GERAADPLEEGDE LITERATUUR EN ONLINE BRONNEN

De publicaties met de auteursaanduiding '[anoniem]' zijn geordend op het jaar van uitgave.

A

- [anoniem], *Introduction to drawing ships*, Londen 1788-1794.
- [anoniem], (gedeelte uit een verslag van de Vierde Klasse van het Koninklijk Nederlandsch Instituut over de tentoonstelling in Amsterdam van 1828), *Algemeene konst- en letterbode*, 1829, deel 1, p. 12-13; 71-76.
- [anoniem], *Catalogue d'une superbe collection de dessins et d'esquisses, exécutés et délaissés par feu Mr. J.C. Schotel*, Dordrecht z.j. [1839].
- [anoniem], [bespreking van Louis Meijer, *De schipbreukelingen van Z.M. stoomschip Willem I op de Lucipara*], *De Beeldende Kunsten*, 1(1839-1840)9, p. 1-4.
- [anoniem], 'Tentoonstelling te 's Gravenhage.', *De Beeldende Kunsten*, 1(1839-1840)9, p. 129-144.
- [anoniem], 'Mengelwerk. Bezoeken bij de 's Gravenhaagsche schilders.', *De Beeldende Kunsten*, 2(1840)13, p. 193-197.
- [anoniem], 'Amsterdamsche tentoonstelling', *Kunstkrönijk*, 1(1840-1841), p. 25-28; 29-32.
- [anoniem], 'Tentoonstelling te 's Gravenhage', *Kunstkrönijk*, 1(1840-1841), p. 81-83; 85-87.
- [anoniem], *Gedenkschrift der oprigting van het standbeeld voor M.A. de Ruyter*, Vlissingen 1842.
- [anoniem], 'Tentoonstelling te 's Gravenhage', *Kunstkrönijk*, 3(1843), p. 75-80.
- [anoniem], 'Kunstberigten', *Kunstkrönijk*, 4(1843-1844), p. 6.
- [anoniem], 'Het driemanschap', *Kunstkrönijk*, 4(1843-1844), p. 16.
- [anoniem], 'De tentoonstelling te Amsterdam. Voor den jare 1844.', *De Nederlandsche Kunst-spiegel*, 1(1844-1845)1, p. 12-22.
- [anoniem], 'De tentoonstelling te Amsterdam. Voor den jare 1844. Een blik op de nagezonden stukken', *De Nederlandsche Kunst-spiegel*, 1(1844-1845)1, p. 57-61.
- [anoniem], 'Kunstberigten', *Kunstkrönijk*, 5(1844-1845), p. 16.
- [anoniem], 'Tentoonstelling van schilderen kunstwerken van levende meesters, te Rotterdam.', *Kunstkrönijk*, 5(1844-1845), p. 5-8; 11-14.
- [anoniem], 'De tentoonstelling van 's Gravenhage in 1845', *Kunstkrönijk*, 6(1845-1846), p. 1-2.
- [anoniem], 'Kunstberigten', *Kunstkrönijk*, 6(1845-1846), p. 6.
- [anoniem], 'Tentoonstelling te Amsterdam. 1848.', *Kunstkrönijk*, 9(1848), p. 78-80; 86-88.
- [anoniem], 'Tentoonstelling te 's Gravenhage, 1849.', *Kunstkrönijk*, 10(1849), p. 55-63.
- [anoniem], 'De tentoonstelling te 's Gravenhage. Voor den jare 1853.', *Kunstkrönijk*, 15(1854), p. 8-18.
- [anoniem], 'Bezoek aan het museum Boymans', *Kunstkrönijk*, 16(1855), p. 93-96.
- [anoniem], 'De tentoonstelling te Rotterdam. 1856.', *Kunstkrönijk*, 18(1857), p. 25-32; 33-34.

- [anoniem], 'De Haagsche tentoonstelling, 1857.', *Kunstkronijk*, 19(1858), p. 37-39; 41-48.
- [anoniem], 'De Rotterdamsche expositie in 1858.', *Kunstkronijk*, 20(1859), p. 37-39.
- [anoniem], 'De tentoonstellingen te Amsterdam 1858.', *Kunstkronijk*, 20(1859), p. 69-72; 73-77.
- [anoniem], 'De tentoonstelling van schilderen en andere kunstwerken van levende meesters, in de kunstzalen van 'Arti et Amicitiae' te Amsterdam', *Kunstkronijk*, 1(1860), p. 62-64.
- [anoniem], *De tentoonstelling van kunstwerken van levende meesters te 's Gravenhage, 1861; beredeneerd door een kransje van Amsterdamsche kunstvrienden.*, Den Haag 1861.
- [anoniem], 'De tentoonstelling van schilderen kunstwerken te Rotterdam in 1864.', *Kunstkronijk*, 6(1865), p. 43-48.
- [anoniem], 'De tentoonstelling te 's Gravenhage 1866.', *Kunstkronijk*, 8(1867), p. 57-64.
- [anoniem], 'Necrologie' [Johan Hendrik Louis Meijer, 1809-1866], *Kunstkronijk*, 9(1868), p. 5-8.
- [anoniem], 'De Amsterdamsche tentoonstelling van 1868.', *Kunstkronijk*, 10(1869), p. 84-95.
- [anoniem], 'De driejaarlijkse kunsttentoonstelling te Amsterdam', *Nederlandsche Kunstbode*, 2(1880)39, p. 305-308.
- A., 'Brief van A... uit 's Gravenhage aan B. te Amsterdam', *Algemeene konst- en letterbode*, 1817, deel 2, p. 306-313.
- A., 'Gedachten over den tegenwoordigen toestand der beeldende kunsten in ons vaderland, bij het zien der Haagsche tentoonstelling van kunstwerken in 1833', *Algemeene konst- en letterbode*, 1833, deel 2, p. 285-287; 298-302.
- Aa, A.J. van der (red.), *Biographisch woordenboek der Nederlanden*, Haarlem 1852/1877.
- Abbing, C.A., *Geschiedenis der stad Hoorn*, deel 2, Hoorn 1842.
- Adang, M. en M. van Steenderen, 'Kunstkritiek en kunstwereld in de negentiende eeuw', *Boekmancahier: kwartaalschrift over kunst, onderzoek en beleid*, 11(1999)40, p. 131-145.
- [Alberdingk Thijm, J.A., S.J. van den Bergh], 'Haagsche ten-toon-stelling', *De Spektator van tooneel, concerten en tentoonstellingen*, 1843, deel 2, p. 26-53.
- Alberdingk Thijm, J.A., 'Op 1 november 1876. Aan de Amsterdamsche Kanaalmaatschappij', *Verspreide gedichten van J.A. Alberdingk Thijm, 1841-1889*, bewerkt door J.F.M. Sterck, Amsterdam 1894, p. 137-138.
- A.N.P.G., 'De tentoonstelling te Rotterdam in 1852', *Kunstkronijk*, 13(1852), p. 45-53; 72-77; 78-84.
- Archibald, E.H.H., *The dictionary of sea painters of Europe and America*, Woodbridge 1980/2000.
- Arti et Amicitiae, *Tentoonstelling van kunstwerken door leden der Maatschappij*, z.p. [Amsterdam] 1890.
- Arti et Amicitiae, *Tentoonstelling van kunstwerken door leden der Maatschappij*, z.p. [Amsterdam] 1891.
- Arti et Amicitiae, *Tentoonstelling van kunstwerken door leden der Maatschappij*, z.p. [Amsterdam] 1894.
- Arti et Amicitiae, *Tentoonstelling van kunstwerken vervaardigd door leden der Maatschappij*, z.p. [Amsterdam] 1897.
- Arti et Amicitiae, *Tentoonstelling van kunstwerken vervaardigd door leden der Maatschappij*, z.p. [Amsterdam] 1899.
- Arti et Amicitiae, *Tentoonstelling van schilderijen en studies vervaardigd door H.W. Mesdag*, z.p. [Amsterdam] 1895.
- Arti et Amicitiae, *Tentoonstelling van schilderijen enz. vervaardigd door leden der Maatschappij*, z.p. [Amsterdam] 1896.
- Arti et Amicitiae, *Ter gelegenheid der inhuldiging van H.M. de koningin. Tentoonstelling van schilderijen enz. vervaardigd door leden der Maatschappij*, z.p. [Amsterdam] 1898.

B

- B., (brief naar aanleiding van de tentoonstelling van levende meesters in Amsterdam), *Algemeene konst- en letterbode*, 1813, deel 2, p. 297-304.

- B., 'Brief wegens de tentoonstelling van kunstwerken van nog in leven zijn Nederlandsche meesters, te Amsterdam 1814.', *Algemeene konst- en letterbode*, 1814, deel 2, p. 344-351.
- B., 'Brief wegens de tentoonstelling van kunstwerken van nog in leven zijn Nederlandsche meesters, te Amsterdam 1816.', *Algemeene konst- en letterbode*, 1816, deel 2, p. 252-255; 261-268.
- B., 'Brief wegens de tentoonstelling der kunstwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche meesters te Amsterdam 1818.', *Algemeene konst- en letterbode*, 1818, deel 2, p. 342-347; 355-359.
- B., 'Brief wegens de tentoonstelling der kunstwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche meesters te Amsterdam 1820.', *Algemeene konst- en letterbode*, 1820, deel 2, p. 269-272; 282-287; 298-302.
- B., 'Brief wegens de tentoonstelling der kunstwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche meesters, te Amsterdam 1822.', *Algemeene konst- en letterbode*, 1822, deel 2, p. 347-352; 362-366; 377-381.
- B., 'Brief wegens de tentoonstelling der kunstwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche meesters, te Amsterdam 1824.', *Algemeene konst- en letterbode*, 1824, deel 2, p. 313-318; 329-332; 347-349; 366-372.
- B., X., 'De Amsterdamsche tentoonstelling van 1865', *Kunstkronijk*, 7(1866), p. 77-80.
- Bakker, N., 'Een alsmaar groeiende reputatie'. De receptie van Mesdag in Frankrijk en Nederland', M. van Dijk, M. Jonkman, R. Suijver (red.), *Hendrik Willem Mesdag: kunstenaar, verzamelaar, entrepreneur*, Bussum 2015, p. 63-73.
- Bank, J.Th.M., *Het roemrijk vaderland. Cultureel nationalisme in Nederland in de negentiende eeuw*, Den Haag 1990.
- Barrett, B.D., *Artists on the edge. The rise of coastal artists' colonies, 1880-1920*, Amsterdam 2010.
- Beattie, J., *Essays on poetry and music*, Londen/Edinburgh 1778.
- Beattie, J., 'Vertoog over de dichtelijke schikking', A. van der Kroe, Yntema en Tieboel (red.), *Algemeene vaderlandsche letteroefeningen*, Amsterdam 1782, deel 2, p. 195-204; 242-248.
- Beelen, H., I. Biesheuvel, N. van der Sijs (hertaling en inleiding), *Seeman. Maritiem woordenboek van Wigardus à Winschooten*, Zutphen 2011.
- Beer, G. de, *Ludolf Backhuysen (1630-1708). Sein Leben und Werk*, Zwolle 2002.
- Bervoets, J., R. Chamuleau (bezorging en inleiding), *Het dagboek van Alexander Ver Huell 1860-1865*, Zutphen 1985.
- Bell, B., *Betty Akersloot-Berg (1850-1922), zeeschilderes*, Franeker 2000.
- Bellec, F., Ph. Bosscher, A. Erfteimeijer, *Kunst in het kielzog. Het maritieme leven in de Nederlandse kunst/Sillages Neerlandais. La vie maritime dans l'art des Pays-Bas, tentoonstellingscatalogus*, Parijs, Musée de la Marine, Zutphen 1989.
- Berge-Dijkstra, A. van den, H.P. ter Avest (red.), *Woelend water, leven en werk van de zeeschilder Nicolaas Baur (1767-1820)*, tentoonstellingscatalogus, Harlingen, Gemeentemuseum Het Hannemahuis, Harlingen 1993/1994.
- Bergvelt, E., 'Nationale, levende en 19de-eeuwse meesters, Rijksmuseum en eigentijdse kunst (1800-1848)', *Nederlands Kunsthistorisch Jaarboek*, deel 35, Weesp 1985, p. 77-149.
- Bergvelt, E., 'Lodewijk Napoleon, de levende meesters en het Koninklijk Museum (1806-1810)', *Nederlands Kunsthistorisch Jaarboek*, deel 56-57, Zwolle 2005/2006, p. 257-299.
- Beschrijving van de schilderijen van moderne meesters in de kunstverzameling van Teyler's Stichting te Haarlem, Haarlem 1900.
- Beste, ten [J. de Vries], 'Gesprek, over de tentoonstelling, te Amsterdam, van de Kunstwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche meesters, in den jare 1818', *Vaderlandsche letteroefeningen*, 1818, deel 2, p. 706-717; 766-776.
- Beylen, J. van, e.a. (red.), *Maritieme encyclopedie*, Bussum 1971.
- Billig, M., *Banal nationalism*, Londen 1995.
- Blok, P.J., P.C. Molhuysen (red.), *Nieuw*

- Nederlandsch Biografisch Woordenboek*, 10 delen, Leiden 1911-1937.
- Blotkamp, C., 'Kunstenars als critici. Kunstcritiek in Nederland, 1880-1895', R.C. Bionda, C. Blotkamp (red.), *De schilders van Tachtig. Nederlandse schilderkunst 1880-1895*, tentoonstellingscatalogus, Amsterdam, Van Goghmuseum, Zwolle/Amsterdam 1991, p. 75-87.
- Bodt, S. de, 'Pulchri Studio. Het imago van een kunstenaarsvereniging in de negentiende eeuw', *De Negentiende Eeuw*, 14(1990)1, p. 25-42.
- Bodt, S. de, *Halverwege Parijs. Willem Roelofs en de Nederlandse schilderskolonie in Brussel 1840-1890*, Gent 1995.
- Boer, M.G. de, *De haven van Amsterdam en haar verbinding met de zee*, Amsterdam 1926.
- Bol, L.J. (inleiding), *Johannes Hermanus Koekkoek (1778-1851)*, tentoonstellingscatalogus, Middelburg, Zeeuws Museum, Middelburg 1963.
- Bol, L.J., *Die Holländische Marinemalerei des 17. Jahrhunderts*, Braunschweig 1973.
- Boomstra, A., *De schilders Hulk, een kunstenaarsfamilie in de 19de eeuw*, Utrecht 1994.
- Boot, W.J.J., *De Nederlandse raderstoomvaart*, Alkmaar 1990.
- Bosboom, J., J. ten Brink (red.), *Holland-Krakatau*, Den Haag z.j. [1883].
- Bosma, H., "Het verderf van onze kunst in de 18de eeuw, het zoogenaamd behangselschilderen...", over de Nederlandse behangselschilderkunst, de fabriek voor geschilderd behangsel te Hoorn en enkele kamerdecoraties die daar werden vervaardigd', *Leids Kunsthistorisch Jaarboek*, Delft 1985, p. 357-377.
- Bouvier, M.P.L., *Handleiding voor jonge beoefenaars & liefhebbers der schilderkunst*, Breda 1831. Voorwoord en vertaling door J.C. Beijer.
- Brewington, D.E.R., *Dictionary of Marine Artists*, Salem (MA)/Mystic (CT) 1982.
- Bruijn, J.R. C.B. Wels (red.), *Met man en macht. De militaire geschiedenis van Nederland 1550-2000*, z.p. 2003.
- Broeze, F.J.A., J.R. Bruijn, F.S. Gaastra (red.), *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, Bussum 1977, 4 delen.
- Burg, M. van der, 'Meerman, Johan', *Biografisch Woordenboek van Nederland*, URL: <http://resources.huylgens.knaw.nl/bwn1780-1830/lemmata/data/Meerman> [12/11/2013].
- Burke, E., *A philosophical enquiry into the origin of ideas of the sublime and beautiful*, Londen 1757.
- C**
- Carasso, D., 'De schilderkunst en de natie. Beschouwingen over de beeldvorming ten aanzien van de zeventiende-eeuwse Noord-Nederlandse schilderkunst, circa 1675-1875', D. Carasso, *In de ban van het beeld. Opstellen over geschiedenis en kunst*, Hilversum 1998, p. 82-109.
- Carasso, D. (red.), *Helden van het vaderland. Onze geschiedenis in 19de-eeuwse taferelen verbeeld. De historische galerij van Jacob de Vos Jacobszoon 1850-1863*, Amsterdam 1991.
- Catalogus der schilder- en kunstwerken op de tentoonstelling door de Academie van Beeldende Kunsten en Technische Wetenschappen te Rotterdam, in 1858.*, z.p. z.j. [Rotterdam 1858].
- Catalogus der schilder- en kunstwerken op de tentoonstelling door de Academie van Beeldende Kunsten en Technische Wetenschappen te Rotterdam, in 1860.*, z.p. z.j. [Rotterdam 1860].
- Catalogus der schilder- en kunstwerken op de tentoonstelling door de Academie van Beeldende Kunsten en Technische Wetenschappen te Rotterdam, in 1867.*, z.p. z.j. [Rotterdam 1867].
- Catalogus der schilder- en kunstwerken op de tentoonstelling door de Academie van Beeldende Kunsten en Technische Wetenschappen te Rotterdam, in 1870.*, z.p. z.j. [Rotterdam 1870].
- Catalogus der teekeningen, prenten, schilderyen, miniatuuren, emailles, beeldwerken, gehoogde, gediepte, edele en andere steenen, basrelieuen, oude en nieuwere penningen, medailles, atlas van Amsterdam, mathe-*

- matische, optische en fysieke werktuigen, van wylen den heer Cornelis Ploos van Amstel, *Jac. cornsz.*, 2 delen, z.p. z.j. [Amsterdam 1800].
- Catalogus eener belangrijke verzameling schilderijen en teekeningen, kapitale moderne Engelsche en Fransche gravures en lithographieën, muziek-instrumenten, fysieke instrumenten, diverse kunstvoorwerpen, globes en boekenkasten. Nagelaten door de wel edel geb. heeren G.J. Hoffmann, Kunstschilder; en J. de Graan, Violist, te 's Gravenhage, Den Haag z.j. [1874].*
- Catalogus en uitlegging der schilderijen van de tentoonstelling, onder directie van W. Esser, Utrecht 1835.*
- Catalogus van eene aanzienlijke verzameling oude en moderne teekeningen, teekeningen in lijsten, achter glazen; prentteekeningen, prenten, prentwerken en liefhebberijen; alles nagelaten door wijlen den heere Gerrit van der Pals, z.p. z.j. [Rotterdam 1840]*
- Chu, P. ten-Doesschate, *Nineteenth-Century European Art*, Upper Saddle River (NJ) 2006.
- Cuijpers, C., 'Het album Holland-Krakatau (1883). Artistieke liefdadigheid en exotische inspiratie', *De Negentiende Eeuw*, 29(2005)4, p. 219-240.
- D**
- D., L. van, 'Tentoonstelling te 's-Gravenhage. 1847.', *Kunstkronijk*, 8(1847), p. 53-55; 60-62; 70-72.
- Daalder, R., G. de Graaff, *Tekenen op zee. Reizende kunstenaars en creatieve zeelieden (1750-2000)*, Zutphen 1999.
- Daalder, R., 'Kunst op Amsterdamse mailschepen', *Amstelodamum*, 93(2006)2, p. 25-29.
- Daalder, R., 'Altijd feest met De Ruijter', S. de Meer, J. Schokkenbroek (red.), *Hoogtij. Maritieme identiteit in feesten, tradities en vermaak*, Zutphen 2013, p. 17-26.
- Daalder, R., *Van de Velde & Zoon, zeeschilders. Het bedrijf van Willem van de Velde de Oude en Willem van de Velde de Jonge, 1640-1607*, Amsterdam 2013.
- Dekker, P., 'De walvisvangst-afbeeldingen door de Helderse schilder Jan Mooy', *De blauwe wimpel*, 26(1971)11, p. 325-328.
- Dekkers, D.P., *Jozef Israëls. Een succesvol schilder van het vissersgenre*, Amsterdam 1994.
- Delft, M. van, 'Kunstbeschouwingen bij Pulchri Studio 1847-1917', *Die Haghe, Den Haag 1980*, p. 147-168.
- Dordrechts Museum en Culturele Raad Dordrecht, *Tweehonderd jaar Pictura, een tekengenootschap in Dordrecht*, Dordrecht 1975.
- E**
- E. [E.M. Engelberts], 'Onderzoek naar de oorzaken van het verval der schilderkunst in Nederland', *Nieuwe vaderlandsche bibliotheek van wetenschap, kunst en smaak*, 2(1798), Tweede stuk, p. 212-222; 258-266; 324-329.
- E., M., [Marcellus Emants], 'De Haagsche tentoonstelling van schilderijen', *Nederlandsche Kunstbode*, 2(1875)11, p. 81-84.
- Eekhout, L., *Het admiralenboek. De vlagofficieren van de Nederlandse marine 1382-1991*, Amsterdam 1992.
- Eekhout, M., 'Helden van Doggersbank. De herinneringscultuur van een onbesliste zeeslag op 5 augustus 1781'. Ongepubliceerd onderzoek voor Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam, 2014, p. 1-19.
- Elphick, S.D., 'Kunstschatten en herinneringsvoorwerpen', G.M.W. Acda (e.a.), *Het Instituut. Honderdzeventig jaar opleiding tot marineofficier 1829-1999*, Amsterdam 2000, p. 231-257.
- Enthoven, V., R. Daalder, P. Blom, *Een Zeeuwse zeeschilder. Engel Hoogerheyden (1740-1807)*, Vlissingen 2007.
- Erkelens, J., 'De gebroeders Abraham en Jacob van Strij; een biografie van twee Dordtse schilders', *Oud Holland*, 90(1976)3, p. 186-200.
- Erkelens, J., 'Martinus Schouman (1770-1848). Biografie van een Dordtse zeeschilder', *De Negentiende Eeuw*, 7(1983)4, p. 277-294.

Erkelens, J., 'Dordtse schilders, 3: Johan Hendrik Boshamer (1776-1862)', *Kwartaal en teken van Dordrecht*, 13(1987)4, p. 12-16.

Erkelens, J., 'Dordtse schilders, 7: Frans Jacobus van den Blijk (1806-1876)', *Kwartaal en teken van Dordrecht*, 17(1991)1, p. 9-12.

Eynden, R. van, 'Andwoord op de vraag van Teylers Tweede Genootschap te Haarlem, voor den jaare 1782 uitgeschreven over den nationaalen smaak der Hollandse school in de teken- en schilderkunst', *Verhandelingen uitgegeeven door Teyler's Tweede Genootschap*, 5de stuk, Haarlem 1787.

Eynden, R. van, A. van der Willigen, *Geschiedenis der vaderlandsche schilderkunst, sedert de helft der XVIII eeuw, Haarlem 1816-1840*, 4 delen.

Eyriés, J.B.B., *Histoire des naufrages, ou recueil des relations les plus intéressantes des naufrages, hivernemens, délaissemens, incendies, et autres évènements funestes arrivé depuis le XV^e siecle jusqu' à nos jours; par Deperthes. Nouvelle édition, [...], drie delen, Parijs 1815.*

F

Feith, R., *Brieven over verscheiden onderwerpen*, deel 6, Amsterdam 1793.

Fleurbaay, E., M. van der Wal, *Koning Willem III en Arti. Een kunstenaarsvereniging en haar beschermheer in de 19de eeuw*, tentoonstellingscatalogus, Amsterdam, Paleis op de Dam, Amsterdam 1984.

Foreestier, P. [J.A. Alberdingk Thijm], 'Achtste brief van Pauwels Foreestier. Amsterdamsche ten-toon-stelling. 1844.', *De Spektator*, 1844, deel 4, p. 170-203.

Foreestier, P. [J.A. Alberdingk Thijm], 'Uit het dagboek van Pauwels Foreestier. De Haagsche ten-toon-stelling in 1847', *De Spektator. Kritiesch en historiesch kunstblad*, 1847, deel 7, p. 46-64.

G

Gaschke, J. (red.), *Turmoil and tranquility. The sea through the eyes of Dutch and Flemish masters, 1550-1700*, tentoonstellingscatalogus, Londen, National Maritime Museum, Londen 2008.

Gelder, H.E. van, *Honderd jaar Haagsche Schilderkunst in Pulchri Studio*, Amsterdam 1947.

Giersbergen, W. van, *Rotterdamse meesters. Twee eeuwen kunstacademie in Rotterdam 1773-1998*, Leiden 2012.

Giltaij, Jeroen en Jan Kelch (red.), *Lof der zeevaart. De Hollandse zeeschilders van de 17de eeuw*, tentoonstellingscatalogus, Rotterdam, Boijmans van Beuningen, Berlijn, Gemäldegalerie Bodemuseum, Rotterdam/Berlijn 1996.

Goedde, L.O., *Tempest and shipwreck in Dutch and Flemish art*, Londen 1989.

Gram, J., 'Pulchri Studio 1847-1897', in: *Catalogus der tentoonstelling van schilderijen van Overleden meesters (werkende leden) ter gelegenheid van het 50 jarige bestaan van het Genootschap*, Den Haag 1897.

Grever, M., K. Ribbens, *Nationale identiteit en meervoudig verleden*, Amsterdam 2007.

Groot, J.M. (red.), W. de Paus, G.J. Schweitzer (eindred.), *Een onsterfelijk zeeschilder. J.C. Schotel, 1787-1838*, Zwolle 1989.

H

H. [Jacob Otten Husly], 'De eer der Hollandse schilders verdedigd tegen het algemeene vooroordeel, dat zy by die van andere natien, veel min by deouden, niet zouden te vergelyken zijn', *Algemeen magazyn, van wetenschap, konst en smaak*, Amsterdam 1787, deel 2, 1ste stuk, p. 341-376.

Heesters, J.H.P., *Vier eeuwen behang. De geschiedenis van de wandbespanning in Nederland*, Delft 1988.

Heteren, M. van, G. Jansen, R. de Leeuw (red.), *Poëzie der werkelijkheid: Nederlandse schilders van de negentiende eeuw*, Zwolle/Amsterdam 2000.

Heij, J.J. (red.), *Een vereniging van ernstige kunstenaars. 150 jaar Maatschappij Arti*

- et Amicitiae 1839-1989*, Amsterdam 1989.
- Heijbroek, J.F., E.L. Wouthuysen, *Portret van een kunsthandel. De firma Van Wisselingh en zijn compagnons, 1838-heden*, Zwolle/Amsterdam 1999.
- Historische Galerij, *afkomstig van de Maatschappij Arti et Amicitiae te Amsterdam: tentoonstelling van vijftig der voornaamste schilderijen in de kunstzaal van het genootschap Pulchri Studio*, Den Haag 1895.
- Hofdijk, W.J., 'Het uitzelen van Barends en Rijk, 18 mei 1596. Bij de schilderij van E. Koster', *Kunstkronijk*, 5(1864), p. 70-72.
- Honings, R., 'Indische schipbreukpoëzie. e ondergang van de stoomboot Willem 1 (1837) als prijsvraagonderwerp', *Indische Letteren*, 25(2010), p. 194-207.
- Hoogenboom, A., 'De rijksoverheid en de moderne beeldende kunst in Nederland, 1795-1848', *Kunst en beleid in Nederland*, Amsterdam 1985, p. 13-79.
- Hoogenboom, A., *De stand des kunstenaars. De positie van kunst schilders in Nederland in de eerste helft van de negentiende eeuw*, Leiden 1993.
- Hoogenboom, A., 'Het landschap en de markt. De markt voor eigentijdse, nationale landschapschilderkunst in Nederland, 1800-1900', W. Loos, R-J te Rijdt, M. van Heteren, e.a., *Langs velden en wegen. De verbeelding van het landschap in de 18de en 19de eeuw*, Amsterdam, Rijksmuseum, Blaricum/Amsterdam 1997, p. 85-94.
- Hoogewerff, G.J., *De geschiedenis van de Sint Lucasgilden in Nederland*, Amsterdam 1947.
- Hoogstraten, S. van, *Inleyding tot de Hooge Schoole der Schilderkonst: anders de zichtbaere werelt*, Rotterdam 1678.
- Hoop jr., A. van der, 'Redevoering over de verplichting des schilders, om in zijne voorstellingen te streven naar waarheid', *Bijdragen tot Boeken- en Menschenkennis*, Dordrecht 1834, deel 4, p. 327-343.
- Houbraken, A. *De groote schouburgh der Nederlantse konstschilders en schilderessen*, 3 delen, Amsterdam 1718-1721.
- Huebner, F.M., *De Romantische schilderkunst in de Nederlanden (1780-1840)*, Den Haag 1942.
- Huussen jr., A.H., *Een vergeten schilder en zijn dochter: Eduard van Heemskerck van Beest (1828-1894) en Jacoba van Heemskerck (1876-1923)*, Cahiers uit het Noorden (1), Haren 2004.
- I
- I., J.J., 'De Haagsche Tentoonstelling', *De Portefeuille*, 12(1890)8, p. 103-105; nr. 9, p. 113-116; nr. 10, p. 127-129; nr. 12, p. 154-156.
- Immerzeel jr., J., *De levens en werken der Hollandsche en Vlaamsche kunstschilders, beeldhouwers, graveurs en bouwmeesters, van het begin der vijftiende tot op de helft der negentiende eeuw*, Amsterdam 1855, 3 delen. (herdruk Amsterdam 1974)
- J
- Janson, H.W., *History of Art*, vierde editie, herzien en uitgebreid door A.F. Janson, 1982.
- Jeltes, H.F.W., *Willem Roelofs. Bizonderheden betreffende zijn leven en zijn werk*, Amsterdam 1911.
- Jensen, L. (red.), *The roots of nationalism. National identity formation in early modern Europe, 1600-1815*, Amsterdam 2016 a.
- Jensen, L., *Vieren van vrede. Het ontstaan van de Nederlandse identiteit, 1648-1815*, Nijmegen 2016 b.
- J.H.S. [J. de Vries], 'Beschouwing van de tentoonstelling der kunstwerken van levende Nederlandsche meesters, in october 1816, te Amsterdam', *Vaderlandsche letteroefeningen*, 1816, deel 2, p. 761-781.
- Johan, 'Brieven over de stedelijke tentoonstelling te Amsterdam 1856.', *Kunst-kronijk*, 18(1857), p. 69-71.

K

- K., J. [J.J. van Santen Koff], 'Een blik in de Hollandsche schilderschool onzer dagen', *De Banier*, 1(1875)2, p. 258-271; 306-337 en 1(1875)3, p. 43-73; 157-203.
- Kastele, R.P. van de, *Redevoering, tot lof der vaderlandsche schilders en aanspraak ter gelegenheid van het uitdeelen der pryzen by de Vrye Teekenacademie in 's Gravenhage, Op den 30 van den Bloeiemaand 1809*, Den Haag z.j. [1809].
- Keikes, W.H., 'Een redding door de loodschokker van Brouwershaven als inspiratiebron voor de zeeschilder C.C. Kannemans', *Antiek*, 6(1972)8, p. 509-517.
- Kelch, J., *Studien zu Simon de Vlieger als Marinemaler*, Berlijn 1971.
- Keyes, G.S. (red.), *Mirror of empire. Dutch marine art of the seventeenth Century*, tentoonstellingscatalogus, Minneapolis, The Minneapolis Institute of Arts, Toledo, The Toledo Museum of Art, Los Angeles, Los Angeles County Museum of Art, Cambridge/NY 1990.
- Kikkert, P., 'Verhandeling over de oorzaak van het gebrek aan uitmuntende historieschilders in ons land, en de middelen, geschikt tot derzelver vorming', *Verhandelingen, uitgegeven door Teyler's Tweede Genootschap*, 17de Stuk, Haarlem 1809, p. 1-246.
- Knoef, J., *Van Romantiek tot Realisme*, Den Haag 1947.
- Knoef, J., *Tusschen Rococo en Romantiek*, Den Haag 1948.
- Knolle, P., 'De waardering van het landschapstuk in de Nederlandse kunsttheorie van de 18de en vroege 19de eeuw', Bergvelt, E., D. Dekkers, E. de Jong (red.), *Reizen naar Rome. Italië als leerschool voor Nederlandse kunstenaars omstreeks 1800/Paesaggisti ed altri artisti. Olandesi a Roma intorno al 1800*, tentoonstellingscatalogus, Haarlem, Teylers Museum, Rome, Istituto Olandese di Roma, Haarlem/Rome 1984.
- Knolle, P., 'Het kunstkarakter onzer schildernatie. Nationale en internationale oriëntatie bij het stimuleren van de 'Hollandse school' 1750-1820.', *Documentatieblad Werkgroep Achttiende Eeuw*, 24(1992)1, p. 121-139.
- Koninklijke verzameling van schilderijen van levende meesters der Nederlandsche scholen op het paviljoen te Haarlem, Haarlem z.j.
- Koolhaas, E. en S. de Vries, 'Terug naar een roemrijk verleden. De zeventiende-eeuwse schilderkunst als voorbeeld voor de negentiende eeuw', F. Grijzenhout en H. van Veen (red.), *De Gouden Eeuw in perspectief. Het beeld van de Nederlandse zeventiende-eeuwse schilderkunst in later tijd*, Nijmegen 1992, p. 107-138.
- Koolhaas-Grosfeld, E., 'Nationale versus goede smaak', *Tijdschrift voor geschiedenis*, 95(1982)4, p. 605-636.
- Koolhaas-Grosfeld, E., 'Op zoek naar de Gouden Eeuw. De herontdekking van de 17de-eeuwse Hollandse schilderkunst', L. Tilborgh en G. Jansen (red.), *Op zoek naar de Gouden Eeuw. Nederlandse schilderkunst 1800-1850*, Zwolle 1986, p. 28-49.
- Koolhaas-Grosfeld, E., *De ontdekking van de Nederlander in boeken en prenten rond 1800*, Zutphen 2010.
- Kraan, H. *Dromen van Holland. Buitenlandse kunstenaars schilderen Holland 1800-1914*, Zwolle 2002.
- Kramm, C., *De levens en werken der Hollandsche en Vlaamsche kunstschilders, beeldhouwers, graveurs, en bouwmeesters, van den vroegsten tot op onzen tijd*, Amsterdam 1857-1864, 7 delen.

L

- Lairesse, G. de, *Groot Schilderboek*, Amsterdam 1712.
- Leerssen, J., *Nationaal denken in Europa. Een cultuurhistorische schets*, Amsterdam 1999.
- Leerssen, J., *De bronnen van het vaderland, Taal, literatuur en de afbakening van Nederland, 1806-1890*, Nijmegen 2006.
- Leerssen, J., *Nationalisme*, Amsterdam 2015.

- Leeuw, R. de, J. Reynaerts, B. Tempel (red.), *Meesters van de Romantiek*, tentoonstellingcatalogus, Rotterdam, Kunsthall, Amsterdam, Rijksmuseum, Zwolle 2005.
- Lemmers, A., *Techniek op schaal. Modellen en technologiebeleid van de Marine 1725-1885*, Amsterdam 1996.
- Lennepe, J. D. van, *Verhandeling over het belangrijke van Hollands grond en oudheden voor gevoel en verbeelding*, 1828.
- [Lennepe, J. van], 'Beoordeeling der tentoonstelling', *De naprater*, (1826)40, p. 640-650; (1826)41, p. 657-669; (1826)42, p. 673-684; (1826)43, p. 689-694.
- Lennepe, J. van, W. Moll, J. ter Gouw, *Nederlands geschiedenis en volksleven in schetsen. Staalgravuren naar de schilderijen van de Historische Galerij der Maatschappij Arti et Amicitiae, door W. Steelink, J.H. Rennefeld, C.L. van Kesteren en H. Sluijter D.Jz., z.j. Leiden [1868-1872]*, 4 delen.
- Lennepe, J. van, *Zeemans-woordeboek*, Amsterdam 1856.
- Loos, W., R-J te Rijdt, M. van Heteren, e.a., *Langs velden en wegen. De verbeelding van het landschap in de 18de en 19de eeuw*, Amsterdam, Rijksmuseum, Blaricum/Amsterdam 1997.
- Loos-Haaxman, J. de, 'De behangselfabriek der Vaderlandsche Maatschappij te Hoorn', *Nederlands Kunst-historisch Jaarboek*, deel 12, z.p. 1961, p. 149-162.
- Lijst der kunstwerken van nog in leven zijnde Hollandsche meesters, welke tot de algemeene tentoonstelling van 1810 zyn toegelaten.*, z.p. z.j. [Amsterdam 1810].
- Lijst der schilderstukken van nog levende inlandsche meesters, welken tot de algemeene tentoonstelling en prys-uitdeling door zijne majesteit den koning bepaald op den 15 September 1808, zyn toegelaten.* z.p. z.j. [Amsterdam 1808].
- Lijst der kunstwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche meesters, welke zyn toegelaten tot de algemeene tentoonstelling van 1813.* z.p. z.j. [Amsterdam 1813].
- Lijst der kunstwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche meesters, welke zyn toegelaten tot de tentoonstelling van 1816.* z.p. z.j. [Amsterdam 1816].
- Lijst der kunstwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche meesters, welke zyn toegelaten tot de tentoonstelling van 1818.* z.p. z.j. [Amsterdam 1818].
- Lijst der kunstwerken van nog in leven zijnde Dordrechtse meesters welke zich bevinden op de tentoonstelling te Dordrecht in den jare 1819.* Dordrecht 1819.
- Lijst der kunstwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche meesters, welke zyn toegelaten tot de tentoonstelling van den Jare 1820.* z.p. z.j. [Amsterdam 1820].
- Lijst der kunstwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche meesters, welke zyn toegelaten tot de tentoonstelling van den Jare 1822.* z.p. z.j. [Amsterdam 1822].
- Lijst der kunstwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche meesters, welke zyn toegelaten tot de tentoonstelling van den Jare 1826.* z.p. z.j. [Amsterdam 1826].
- Lijst der schilderwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche meesters, welke zyn toegelaten tot de tentoonstelling te 's Gravenhage van den Jare 1827.* Den Haag z.j. [1827].
- Lijst der kunstwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche meesters, welke zyn toegelaten tot de tentoonstelling van den Jare 1828.* z.p. z.j. [Amsterdam 1828].
- Lijst der schilder- en kunstwerken, van nog in leven zijnde Nederlandsche meesters, welke zyn toegelaten tot de tentoonstelling te 's Gravenhage.* Van den Jare 1830, Den Haag z.j. [1830].
- Lijst der kunstwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche meesters, welke zyn toegelaten tot de tentoonstelling van den Jare 1832.* z.p. z.j. [Amsterdam 1832].
- Lijst der schilder- en kunstwerken, van nog in leven zijnde Noord-Nederlandsche meesters, welke zyn toegelaten tot de tentoonstelling te 's Gravenhage.* Van den Jare 1833, Den Haag z.j. [1833].
- Lijst der Kunstwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche Meesters, welke zyn toegelaten tot den Tentoonstelling van den Jare 1834.* z.p. z.j. [Amsterdam 1834].

- Lijst der kunstwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche meesters, welke zijn toegelaten tot de tentoonstelling van den Jare 1836, te Rotterdam, z.p. z.j. [Rotterdam 1836].*
- Lijst der schilder- en kunstwerken van levende meesters, welke zijn toegelaten tot de tentoonstelling te 's Gravenhage, van den jare 1837., Den Haag z.j. [1837].*
- Lijst der schilder- en kunstwerken van levende meesters, welke zijn toegelaten tot de tentoonstelling te 's Gravenhage, van den jare 1839., Den Haag z.j. [1839].*
- Lijst der Kunstwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche Meesters, welke zijn toegelaten tot den Tentoonstelling van den Jare 1838, z.p. z.j. [Amsterdam 1838].*
- Lijst der schilderijen en kunstwerken, door nog in leven zijnde Nederlandsche meesters vervaardigd, welke zijn toegelaten tot de tentoonstelling te Zwolle, voor den jare 1844, z.p. z.j. [Zwolle 1844].*
- Lijst van Voortbrengselen van Schilder, Teeken-, Graveer-, Bouw- en Beeldhouwkunst, te Amsterdam, welke zijn toegelaten tot de Tentoonstelling van den Jare 1844, z.p. z.j. [Amsterdam 1844].*
- Lijst der schilder- en kunstwerken van levende meesters, welke zijn toegelaten tot de tentoonstelling te 's Gravenhage, van den jare 1845., Den Haag z.j. [1845].*
- Lijst der schilder- en kunstwerken van levende meesters, welke zijn toegelaten tot de tentoonstelling te 's Gravenhage, van den jare 1847., Den Haag z.j. [1847].*
- Lijst der schilder- en kunstwerken van levende meesters, welke zijn toegelaten tot de tentoonstelling te 's Gravenhage, van den jare 1849., Den Haag z.j. [1849].*
- Lijst der schilder- en kunstwerken van levende meesters, welke zijn toegelaten tot de tentoonstelling te 's Gravenhage, van den jare 1851., Den Haag z.j. [1851].*
- M**
- Madelein, C., *Juigchen in den adel der menschelijke natuur. Het verhevene in de Nederlanden 1770-1830*, Gent 2008.
- Mander, K. van, *Het Schilder-Boeck*, Haarlem 1604.
- Manen Adsz., J. van, 'Verhandeling over de oorzaak van het gebrek aan uitmuntende historieschilders in ons land, en de middelen, geschikt tot derzelver vorming', *Verhandelingen, uitgegeven door Teyler's Tweede Genootschap*, 17de Stuk, Haarlem 1809, p. 331-424.
- Manning, A.F. (red.), *Onze lage landen. De bewoners vanaf de ijstijd tot heden*, Weert 1982.
- Marius, G.H., *De Hollandsche schilderkunst in de negentiende eeuw*, Den Haag 1920.
- Martis, J.A., *Voor de kunst en voor de nijverheid. Het ontstaan van het kunstnijverheidsonderwijs in Nederland*, Amsterdam 1990.
- Mathijssen, M., *Nederlandse literatuur in de romantiek 1820-1880*, Nijmegen 2004.
- Mathijssen, M., *Historiezuucht. De obsessie met het verleden in de negentiende eeuw*, Nijmegen 2013.
- [Meerman, J.], 'Ten-toon stelling der Schilderyen, in het Kon. Paleis, te Amsterdam. (Overgenomen uit de Koninkl. Courant.)', *Algemeene konst- en letterbode*, 1808, deel 2, p. 292-295; 307-311.
- Meischke, R. en H.E. Reeser (red.), *Het Trippenhuis te Amsterdam*, Amsterdam 1983.
- Meijer, L., *Verklaring der schilderij, voorstellende de schipbreukelingen van Z.M. Stoomschip Willem I. op de Lucipara*, Deventer 1839.
- Miedema, H., *Kunst, kunstenaar en kunstwerk bij Karel van Mander: een analyse van zijn levensbeschrijvingen*, Alphen aan den Rijn 1981.
- Miedema, H., 'De Sint Lucasgilden van Haarlem en Delft in de zestiende eeuw', *Oud Holland*, 99(1985)2, p. 77-108.
- Moes, E.W., E. van Biema, *De Nationale Konst-Gallery en het Koninklijk Museum. Bijdrage tot de geschiedenis van het Rijksmuseum*, Amsterdam 1909.
- Monk, S.H., *The sublime. A study of critical theories in XVIII-Century England*, New York (NY) 1935.

Muller, F., *De Nederlandsche geschiedenis in platen*, deel 4, Amsterdam 1882.

Muller, F., *De Nederlandsche geschiedenis in platen*, supplement, Amsterdam 1882.

N

N., J. v., 'De driejaarlijksche Salon', *De Portefeuille*, 11(1889)23, p. 286; nr. 24, p. 292-293; nr. 25, p. 305; nr. 27, p. 6; nr. 28, p. 5-6.

Nieuw Nederlandsch Biografisch Woordenboek, zie: Blok 1911-1937.

Notitie der koninklijke verzameling van schilderijen van levende meesters op het paviljoen te Haarlem, Den Haag z.j.

O

Obreen, J.M., *Catalogus der verzameling van modellen van het Departement van Marine*, Den Haag 1858.

Oosten, F.C. van, *Schepen onder stoom. De geboorte van het stoomschip*, Bussum 1972.

Oosterwijk, B., *Wind in de zeilen. Scheepsteekenaar Jacob Spin (1806-1875)*, Rotterdam 2005.

Os, H. van, *Augustinus op het strand*, Amsterdam 2008.

Ouwerkerk, A., *Tussen kunst en publiek. Een beeld van de kunstkritiek in Nederland in de eerste helft van de negentiende eeuw*, Leiden 2003.

P

P., 'Tentoonstelling van schilderijen te Rotterdam', *De Portefeuille*, 7(1885)11, p. 172.

Paarlberg, S. en H. Slechte (red.), *Willem II. De koning en de kunst*, tentoonstellingscatalogus, Sint Petersburg, Staatsmuseum De Hermitage, Dordrecht, Dordrechts Museum, Luxemburg, Villa Vauban – Musée d'Art de la Ville de Luxembourg, z.p. [Zwolle] 2014.

Paulsen, H., 'Kunst. Schilderkunst op de Parijse tentoonstelling', *De nieuwe gids*, 4(1889) deel 2, p. 430-442.

Platier-van Engeland, M., 'Van den storm in

de stilte' *De Zeeuwse schildersfamilie Schütz (1817-1933)*, Middelburg 1998.

Ploos van Amstel, C., 'Redenvoering over den aart en de beoefening van de Poezy der schilderkunst. Gedaan den 3oden May, 1781', in *Redenvoeringen gedaan in de Teken-Academie te Amsterdam*, Amsterdam 1785, p. 169-271.

Ploos van Amstel, C., 'Redenvoering over 't bevallige in de eenvoudige natuur. Gedaan den 4den May, 1785', in *Redenvoeringen gedaan in de Teken-Academie te Amsterdam*, Amsterdam 1785, p. 273-325.

Pol, P. van der, 'Studiemateriaal van C.C. Kannemans', *Breda's Museum*, 6(1997)1, z.p.

Poldervaart, A.A., *Gerrit Groenewegen (1754-1826). Maritiem kunstenaar, tentoonstellingscatalogus*, Vlaardingen, Visserijmuseum/Vlaardings Museum, Vlaardingen 2004.

Poort, J., *Hendrik Willem Mesdag 'Artiste peintre à La Haye'*, Wassenaar 1981.

[Potgieter, E.J.], 'Wenken en gevoelens over de jongste tentoonstelling van schilderijen te Amsterdam 1834 (medegedeeld in gesprekken)', *De Muzen*, 1834-1835, p. 175-185; 244-267.

Potgieter, E.J., 'Het Rijks-museum te Amsterdam', *De Gids*, 1844, deel 2, p. 17-26; 208-216; 391-423; 585-595; 599-609.

Praamstra, O., *Busken Huet. Een biografie*, Amsterdam 2007.

Prud'homme van Reine, R.B. (samenstelling), *Inventarisatie verzamelgebied en verzamelbeleid van de leden der Sectie Scheepvaart- en Maritieme Musea van de Nederlandse Museumvereniging*, Amsterdam 1985.

[Pulchri Studio], *Catalogus der schilderijen kunstwerken op de tentoonstelling te houden door het genootschap Pulchri Studio onder beschermheerschap van Z.M. den koning ten voordeele van het Ondersteuningsfonds voor hulpbehoevende Kunstenaars, hunne Weduwen en Weezen hier ter stede*, z.p. [Den Haag] 1870.

[Pulchri Studio], *Catalogus der tentoonstelling*

- van schilderijen, schetsen, teekeningen en etsen der werkende leden van Pulchri Studio te 's-Gravenhage, ter gelegenheid van de opening der Kunstzaal, Den Haag 1888.
- Pulchri Studio, *Catalogus der tentoonstelling van schilderijen van overleden meesters (Werkende leden) ter gelegenheid van het 50 jarig bestaan van het Genootschap*, Den Haag 1897 a.
- Pulchri Studio, *Catalogus Tentoonstelling van Schilderijen en Beeldhouwwerk van Werkende Leden*, z.p. [Den Haag] 1899.
- Pulchri Studio, *Catalogus Tentoonstelling van Schilderijen en Beeldhouwwerk van Werkende Leden*, Den Haag 1900.
- Pulchri Studio, *Catalogus Tentoonstelling van Schilderijen van Gewone en Buiten Leden*, z.p. [Den Haag] 1893.
- Pulchri Studio, *Catalogus Tentoonstelling van Schilderijen van Werkende Leden*, z.p. [Den Haag] 1891.
- Pulchri Studio, *Catalogus Tentoonstelling van Schilderijen van Werkende Leden*, z.p. [Den Haag] 1895.
- Pulchri Studio, *Catalogus Tentoonstelling van Schilderijen van Werkende Leden*, z.p. [Den Haag] 1896.
- Pulchri Studio, *Catalogus Tentoonstelling van Schilderijen van Werkende Leden*, z.p. [Den Haag] 1898.
- Pulchri Studio, *Catalogus van de tentoonstelling van schilderijen door Werkende Leden van het Genootschap*, Den Haag 1889.
- Pulchri Studio, *Tentoonstelling van schilderijen, teekeningen, enz.*, z.p. [Den Haag] 1897 b.
- Q**
- Quarm, R., 'British marine painting and the continent 1600-1850', *The Mariner's Mirror*, 97(2011)1, p. 180-192.
- Quilley, G., 'Missing the boat: the place of the maritime in the history of British visual culture', *Visual Culture in Britain*, 1(2000)2, p. 79-92.
- Quilley, G., *Empire to nation. Art, history and the visualization of maritime Britain 1786-1829*, New Haven (CT)/Londen 2011.
- R**
- R., 'De tentoonstelling te Rotterdam voor het jaar 1850', *Kunstkronijk*, 11(1850), p. 51-57; 60-66.
- R. [J.A. Alberdingk Thijm (?)], 'De tentoonstelling te 's Gravenhage in 1851', *Kunstkronijk*, 12(1851), p. 49-60; 62-70.
- R. [J.A. Alberdingk Thijm, S.J. van den Bergh], 'Haagsche ten-toon-stelling in 1845', *De Spektator*, 1845, deel 5, p. 211-225; 241-260; 319-333.
- Reichwein, G., E. Bergvelt, F. Wieringa, *Levende Meesters. De schilderijenverzameling van C.J. Fodor (1801-1860)*, Amsterdam 1995.
- Reyding, A., 'De driejaarlijkse tentoonstelling van kunstwerken van levende meesters te Amsterdam', *De Portefeuille*, 8(1886)27, p. 437-438; nr. 30, p. 473-474; nr. 31, p. 489-490; nr. 32, p. 501-502.
- Reynaerts, J., *Het karakter onzer Hollandsche School. De Koninklijke Akademie van Beeldende Kunsten te Amsterdam 1817-1870*, Leiden 2001.
- Reynaerts, J., *Spiegel van de werkelijkheid. 19de-eeuwse schilderkunst in Nederland*, Amsterdam/Brussel 2019.
- Robinson, M.S., *Van de Velde. A catalogue of paintings of the Elder and the Younger Willem van de Velde*, Londen 1990, 2 delen.
- R.P., *Beoordeling der schilderwerken van levende Nederlandsche meesters, op de tentoonstelling te 's Gravenhage, in 1827*, Rotterdam 1827.
- Russell, M., *Visions of the sea: Hendrick C. Vroom and the origins of Dutch marine painting*, Leiden 1983.
- Rijswijk, P. van, *Fiksche lui. De Spektator van J.A. Alberdingk Thijm 1842-1850*, Zutphen 2009.
- S**
- Scheen, P.A., *Lexicon Nederlandse beeldende kunstenaars 1750-1950*, Den Haag 1969/1970.
- Schimmelpenninck van der Oije, C., 'De 'Atlas voor de geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen' van

- Jonkheer Mr. J.C. de Jonge', *In het kielzog*, L. Akveld, F. Broeze, F. Gaastra, G. Jackson, W. Mörzer Bruyns (red.), Amsterdam 2003, p. 505-512.
- Schotel, G.D.J., *Leven van den zeeschilder J.C. Schotel*, Haarlem 1840.
- Schotel, G.D.J., *De zeeschilder P.J. Schotel*, Utrecht 1866.
- Schotel, P.J., *Heldendaden der Nederlanders ter zee van de vroegste tijden tot op heden, naar aanleiding van de Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen, door Mr. J.C. de Jonge; ontworpen, op steen geteekend en met een' ophelderenden tekst voorzien.*, Amsterdam z.j. [1849-1855].
- Schouten, W., *Reistogt naar en door Oost-indiën*, Utrecht/Amsterdam 1775.
- Schwartz, J.H.F., 'Van de 'Phoenix', de 'Cycloop' en de 'Sambre'. J.F. Schütz als documentalist.', *Den Spiegel*, 16(1998)4, p. 19-23.
- Serres, D. en J. Serres, *Liber Nauticus and the instructor in the art of marine drawing*, Londen 1805.
- Sillevis, J. en H. Kraan (red.), *De School van Barbizon. Franse meesters van de 19de eeuw*, Den Haag 1985.
- Sillevis, J., I. Smets, J. Stumpel, *De schilderkunst der Lage Landen. De negentiende en twintigste eeuw, deel 3*, Amsterdam 2007.
- Sinnighe Damsté, W.A., *Het Noordzeekanaal 1863-1883. De geschiedenis van een concessie*, Nijmegen 2001.
- S...I, F., 'De ten-toon-stelling in 'Arti'. Mei, juni 1848.', *De Spektator. Kritischesch en Historisches Kunstblad*, 1848, deel 7, p. 221-232.
- Stolwijk, C., *Uit de schilderswereld in de tweede helft van de negentiende eeuw*, Leiden 1998.
- Streng, C.F.M., 'Realisme' in de kunst- en literatuurbeschouwing in Nederland tot 1875. *Een begripshistorische studie*, Amsterdam 1995-a.
- Streng, C.F.M., 'Opvattingen over individualiteit en algemeenheid in de Nederlandse kunst- en literatuurbeschouwing rond het midden van de negentiende eeuw', *De Negentiende eeuw*, 19(1995-b)3, p. 161-186.
- T**
- Taurel, C.Ed., 'De Maatschappij Arti et Amicitiae', in: *Oud en Nieuw op het gebied van Kunst- en Kunst-Nijverheid in Holland en België*, Amsterdam 1889.
- Taylor, J., *Marine painting. Images of sail, sea and shore*, Londen 1995.
- Tempel, B., 'De kunst van het recenseren. De kunstkritieken van J. van Santen Kolff', *Jong Holland*, 14(1998)1, p. 32-40.
- Tentoonstelling te Amsterdam voor den Jare 1846, z.p z.j. [Amsterdam 1846].
- Tentoonstelling te Amsterdam voor den Jare 1848, z.p z.j. [Amsterdam 1848].
- Tentoonstelling van schilder- en andere werken van levende kunstenaars te Amsterdam, in den Jare 1852., Amsterdam z.j. [1852].
- Tentoonstelling van schilder- en andere werken van levende kunstenaars te Amsterdam, in den Jare 1858., Amsterdam z.j. [1858].
- Tentoonstelling van schilder- en andere werken van levende kunstenaars te Amsterdam, in den Jare 1860., Amsterdam z.j. [1860].
- Tentoonstelling van schilder- en andere werken van levende kunstenaars te Amsterdam, in den Jare 1865., Amsterdam z.j. [1865].
- Tentoonstelling van schilder- en andere werken van levende kunstenaars te Amsterdam, in den Jare 1868., Amsterdam z.j. [1868].
- Tentoonstelling van schilder- en kunstwerken van levende meesters, te Rotterdam, voor den jare 1848., z.p z.j. [Rotterdam 1848].
- Tentoonstelling van schilder- en kunstwerken van levende meesters, te Rotterdam, voor den jare 1850., z.p z.j. [Rotterdam 1850].
- Tentoonstelling van schilder- en kunstwerken van levende meesters, te 's Gravenhage, in 1841, z.p z.j. [Den Haag 1841].
- Tentoonstelling van schilder- en kunstwerken van levende meesters 's Gravenhage 1853, Den Haag z.j. [1853].

- Tentoonstelling van schilder- en kunstwerken van levende meesters 's Gravenhage 1857, Den Haag z.j. [1857].
- Tentoonstelling van kunstwerken van levende meesters 's Gravenhage 1861, Den Haag z.j. [1861].
- Tentoonstelling van kunstwerken van levende meesters 's Gravenhage 1863, Den Haag z.j. [1863].
- Tentoonstelling van kunstwerken van levende meesters 's Gravenhage 1866, Den Haag z.j. [1866].
- Tentoonstelling van kunstwerken van levende meesters 's Gravenhage 1872, Den Haag z.j. [1872].
- Tentoonstelling van kunstwerken van levende meesters 's Gravenhage 1890, Den Haag z.j. [1890].
- Tentoonstellingscatalogus, *Het vaderlandsch gevoel. Vergeten negentiende-eeuwse schilderijen over onze geschiedenis*, Amsterdam, Rijksmuseum, Amsterdam 1978.
- Tentoonstellingscatalogus, *Onderwerpen der Historische Tafereelen in de kunstzalen der Maatschappij Arti et Amicitiae*, z.p. 1881.
- Thiel, P.J.J. van, 'De inrichting van de Nationale Konst-Gallery in het openingsjaar 1800', in: *Oud Holland*, 95(1981)4, p. 170-227.
- Thieme, U., F. Becker, *Allgemeines Lexikon der bildenden Künstler von der Antike bis zur Gegenwart*, Leipzig 1907-1950. (herdruk München 1992)
- Tibbe, L., *Verstrengeling van traditie en vernieuwing. 1885-1905. Kunstkritiek in Nederland tijdens het fin de siècle*, Rotterdam 2014.
- Toussaint, A.L.G., 'Bij eene teekening van den ridder P.J. Schotel', *De Tijd, merkwaardigheden der letterkunde en geschiedenis van den dag voor de beschaafde wereld*, vijfde deel, Den Haag 1847, p. 83-89.
- Turner, J. (red.), *The Dictionary of Art*, Londen 1996.
- V**
- Vandersmissen, H., S. Zeeman, K. Brinkman, Redders. *175 jaar Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij*, Wormer 1999.
- Verhoogt, R.M., 'Free access to the history of art: art reproduction and the appropriation of the history of art in nineteenth-century culture', *Free access to the past. Romanticism, cultural heritage and the nation*, L. Jensen, J. Leerssen, M. Mathijssen (red.), Leiden 2010, p. 149-169.
- Vermij, P. (eindred.), *De Nederlandse Wetenschapsagenda*, Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen, Amsterdam 2011.
- Vogel-Wessels Boer, I.H., 'Jan Arends, Engel Hoogerheyden en David Kleyne in advertenties', *Zeeland. Tijdschrift van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen*, 17(2008)1, p. 18-23.
- [Vries, J. de], 'Viertal brieven, over de tentoonstelling, te Amsterdam, over de kunstwerken van nog in leven zijnde Nederlandsche meesters, van den jare 1822', *Vaderlandsche letteroefeningen*, 1823, deel 2, p. 23-34; 128-139.
- [Vries, J. de], 'Viertal brieven aan eenen vriend, over de tentoonstelling van nog levende Nederlandsche meesters, te Amsterdam, van den jare 1824', *Vaderlandsche letteroefeningen*, 1825, deel 2, p. 28-36; 82-86; 175-180; 224-230.
- Vries, L. de, *How to create beauty: de Laïresse on the theory and practice of making art*, Leiden 2011.
- W**
- W., v. [Westrheene Wz., T. van], 'De Haagsche tentoonstelling van 1863', *Kunst-kronijk*, 5(1864), p. 41-43; 52-56; 57-59.
- W. Wz., T. v. [Westrheene Wz. T. van], 'Tentoonstelling der academie van beeldende kunsten en technische wetenschappen, te Rotterdam 1860.', *Kunst-kronijk*, 2(1861), p. 34-37; 41-46; 50-52.
- Wagter, F. en T. Deckers (red.), *Katwijk in de schilderkunst*, Katwijk 2011.
- Wal, M. van der, "'Maalt, o Kunstenaars! Die wonderen aan het nageslacht!' De Belgische Opstand en de beeldende kunst', *De Negentiende eeuw*, 4(1980)2, p. 71-92.
- Warnsinck, W.H., *Het vaderland het waardig-*

- ste voorwerp der schilderkunst, Amsterdam 1818.
- [Weiland, J.A.], 'De tentoonstelling van schilderwerken van levende meesters, te 's Gravenhage, in September 1827.', *Magazijn voor schilder- en toonkunst*, 1828, p. 1-53.
- Weststeijn, T., *The universal art of Samuel van Hoogstraten (1627-1678). Painter, writer and courtier*, Amsterdam 2013.
- Willigen, A. van der, 'Verhandeling over de oorzaak van het gebrek aan uitmunten-de historieschilders in ons land, en de middelen. geschikt tot derzelver vorming', *Verhandelingen, uitgegeven door Teyler's Tweede Genootschap*, 17de Stuk, Haarlem 1809, p. 247-330.
- Willis, F.C., *Die Niederländische Marinemalerei*, Leipzig 1912.
- Woud, A. van der, *Een nieuwe wereld. Het ontstaan van het moderne Nederland*, Amsterdam 2011.

X

- X., 'Iets over de stedelijke tentoonstelling van Rotterdam', *Algemeene konst- en letterbode*, 1832, deel 2, p. 187-190; 200-208.
- X., 'Overzicht van de Rotterdamse tentoonstelling van kunstwerken in 1834.', *Algemeene konst- en letterbode*, 1834, deel 2, p. 168-174; 189-191.
- X., 'Beoordelend overzicht der voornaamste kunstwerken op de tentoonstelling, te 's Gravenhage in 1835', *Algemeene konst- en letterbode*, 1835, deel 2, p. 328-334.
- X., 'De tentoonstelling van kunstwerken te Rotterdam in 1836', *Algemeene konst- en letterbode*, 1836, deel 2, p. 171-175.
- X., 'Een brief over de Rotterdamse tentoonstelling in 1862, medegedeeld door Sincerus.', *Kunstkronijk*, 4(1863), p. 41-43.
- X., Q., 'De tentoonstelling te Amsterdam', *Kunstkronijk*, 7(1846), p. 60-61; 68-69; 83-84.

Z

- Zonneveld, P. van (bezorger), *Het dagboek van de student Nicolaas Beets 1833-1836*, Den Haag 1983.

Online bronnen

- Berg, W. van den, 'Dispuut op de *Drachenfels*', 1985, p. 74-79, http://www.dbnl.org/tekst/berg-018dispo1_01/berg018dispo1_01_0001.php, geraadpleegd 1-2-2018.
- Dubois, P.H., 'Emants, Marcellus (1848-1923)', *Biografisch Woordenboek van Nederland*, <http://resources.huygens.knaw.nl/bwn1880-2000/lemmata/bwn1/emants> [12-11-2013].
- Leerssen, J. (red.), *Encyclopedia of Romantic Nationalism in Europe*, 2016: www.romanticnationalism.net.
- Leerssen, J., 'Culture, Cultivation, and Romantic Nationalism', *Encyclopedia of Romantic Nationalism in Europe*, J. Leerssen (red.), online versie: Amsterdam, Study Platform on Interlocking Nationalisms. url: <http://show.ernie.uva.nl/ngGN2Ko6sHtCqRtZ-ZGfC4Nfq>, *Cultivation of culture matrix*, url: <http://show.ernie.uva.nl/ngTg-3j363UgH5EgoMUMQjAqj>, 2017. In 2018 is de ERNiE ook in papieren vorm verschenen.
- RKD-explore, website Nederlands Instituut voor Kunstgeschiedenis, www.rkd.nl.
- Sijs, N. van der (samensteller), *Etymologiebank* op <http://etymologiebank.nl/>, 2010.

PERSONENREGISTER

Dit register ontsluit hoofdstuk 1 tot en met 6 en de samenvatting, dus niet de noten.

A

- Alberdingk Thijm, Josephus Albertus • 146, 160, 170-172
- Aschenbach, Andreas • 85, 173
- Asmus, Jochem Pieterszoon • 56

B

- Bakhuizen, Ludolf • 15, 18, 19, 22, 28, 34, 47, 69, 77, 95, 123, 149, 154, 155, 161, 163, 209, 215, 217, 223
- Baur, Nicolaas • 35, 41, 44, 46, 48, 104, 105, 146, 152, 163, 182
- Beest, Albertus van • 59, 62, 65, 194
- Berg, Betzy Rezora • 51, 63, 65, 143
- Blaauw, Pieter • 41, 44, 46
- Blijk, Frans Jacobus van den • 50, 58, 67, 118, 122, 131
- Bonaparte, Napoleon • 17, 30, 191
- Bonaparte, Lodewijk Napoleon • 34, 38, 51, 148, 149, 153
- Boshamer, Johannes Hendrik • 41, 59, 105, 118, 123, 131
- Brandt, Gerard • 95, 207, 208
- Breuhaus de Groot, Frans Arnold • 57, 115, 125, 131, 173
- Burke, Edmund • 22, 23
- Byron, George Gordon (Lord) • 167, 170

C

- Carlebur, Francois • 50, 131, 181
- Cloeck, Klaas • 41, 42

D

- Desprès, Jean-Baptist-Denis • 34
- Deperthes, Jean-Louis Hubert Simon • 94
- Deventer, Willem Anthonie van • 48, 57, 128, 129, 131, 133, 146, 173-175, 189, 194, 224
- Dreibholtz, Christiaan Lodewijk Willem • 50, 58, 115, 122, 124, 125, 128, 131, 132, 166, 173
- Duinen, Jacob Hendrik van • 53
- Dyxhoorn, Pieter Arnout • 50

E

- Elzer, Hendrik Jacob • 49
- Emmerik, Govert van • 50, 65, 77
- Eynden, Roeland van • 18-20, 26, 27, 62, 63

F

- Feith, Rhijnvis • 18, 26-28, 147, 149, 159, 164
- Florimont, Charles Frederik Bartholomeus de • 50
- Fokke, Arend Wzn • 41
- Foreestier, Pauwels (pseudoniem J.A. Alberdingk Thijm) • 170
- Fransen, Anton • 42

G

- Groenewegen, Gerrit • 41, 47, 65, 66
- Gruyter, Willem (jr.) • 59, 69, 95, 131, 189
- Gudin, Jean Antoine Théodore • 85, 171-173, 175, 191, 194

H

- Haas, Maurits Frederik Hendrik de • 42, 51, 131
- Heemskerck van Beest, Jacob Eduard van • 42, 95, 101, 131, 133, 175, 181, 194

Helm, Hendrik van den • 50, 59, 131
 Hendrik (de Zeevaarder), prins der Nederlanden • 62, 191, 194
 Hilverdink, Johannes Jacobus Antonius • 51
 Hoffmann, George Johannes • 51, 57, 69, 131
 Hoogerheyden, Engel • 30, 34, 41, 42, 44, 47
 Hoogstraten, Samuel van • 15
 Hoop jr., Adriaan van der • 165
 Hulk, Abraham (I) • 51, 124, 131, 166, 171, 189
 Huysman, Albertus Hendricus • 42

I

Isaacson, Joseph Jacob • 181
 Isabey, Eugène • 85, 173
 Israëls, Jozef • 137, 180

J

Jonge, Johannes Cornelis de • 95, 100, 207, 209

K

Kannemans, Christiaan Cornelis • 49, 59, 68, 84, 89, 92, 101, 126, 166
 Kellner, Adolf Jacobus August von • 42
 Keultjes, Gerardus Laurentius • 63
 Kiers, George Lourens • 51, 57, 115, 131
 Kleyne, David • 41, 44, 47
 Koekkoek, Hermanus (I) • 51, 84, 131
 Koekkoek, Johannes Hermanus • 41, 44, 47, 51, 173, 209
 Koster, Everhardus • 49, 57, 124, 128, 131, 205, 215
 Kruseman, Cornelis • 56, 59

L

Lairesse, Gérard de • 15
 Lennep, Jacob van • 195, 203, 204, 207
 Lennep, Jacob David van • 205
 Limmen, Jan van • 41
 Loots, Johannes Hermanus Bernardus • 53

M

Mander (I), Karel van • 14, 62
 Maris, Jacob • 69, 181
 Meerman, Johan • 149, 152

Meijer, Johan Hendrik Louis • 50, 51, 53, 69, 79, 84, 92, 115, 124, 125, 129, 131, 133, 135, 146, 161, 162, 166, 170, 171, 173-175, 183, 189, 190, 194, 224
 Mesdag, Hendrik Willem • 51, 65, 69, 73, 115, 129, 131, 133-135, 143, 146, 175, 180, 181, 216, 217, 224
 Mittelholzer, Willem Melchior Christiaan • 50, 57, 131
 Mooy, Jan • 41

N

Nuijen, Wijnand • 165

O

Opdenhoff, George Willem • 50, 79
 Otten Husly, Jacob • 18, 21-23, 26, 147, 164, 171
 Ouwerkerk, Jan van • 41, 44

P

Pals, Gerrit van der • 41
 Pleijsier, Ary • 63, 84, 88, 89, 94, 131, 166, 194
 Ploos van Amstel, Cornelis • 18, 20-23, 26, 147, 164, 171
 Plügger, Jacob • 42, 59
 Porcellis, Jan • 15
 Potgieter, Everhardus Johannes • 158, 159, 183, 188

R

Reygers, Johannes Hubertus • 41
 Riegen, Nicolaas • 53, 143
 Roos, Jan (I I) • 41, 42, 47
 Ruijter, Michiel Adriaansz. de • 16, 95, 189, 190, 204, 206-209, 211

S

Santen Kolff, Jacques van • 146, 175
 Schaap, Wijbrand • 41, 44
 Schelfhout, Andreas • 50, 165
 Schiedges, Petrus Paulus (I) • 51, 56, 57, 59
 Schönstedt, Aegidius Clemens August • 95, 100, 189
 Schotel, Johannes Christiaan • 49-51, 58, 66, 67, 69, 78, 79, 104, 105, 115, 118, 119, 122, 123, 131, 133, 146, 154, 155, 158-160, 163, 165, 208, 209, 215

Schotel, Petrus Johannes • 42, 50, 58, 59, 62, 65, 67, 68, 79, 100, 124, 125, 131, 132, 160, 173, 175, 183, 194, 207, 208
 Schouman, Martinus • 30, 34, 35, 41, 47, 48, 50, 56, 118, 119, 122-124, 131, 133, 146, 152, 183, 209
 Schütz, Johan Frederick • 51, 63, 68
 Schütz, Willem Johannes • 51, 63, 65, 69, 73, 130, 131, 135, 143, 181
 Speijk, Jan Carel Josephus van • 182, 183, 191, 206, 207
 Spin, Jacob • 42, 68
 Stuers, Louis Henri Wilhelmus Merckes de • 42, 101

T

Teupken, Dirk Antoon • 68
 Teupken, Dirk Antoon Josephus Franciscus • 53, 56, 68
 Thim, Cornelis • 41
 Tollens, Hendrik • 16, 204, 205

V

Velde (I), Willem van de • 18, 19, 62, 66, 149, 195, 214, 217
 Velde (II), Willem van de • 15, 18, 19, 28, 34, 46, 47, 79, 104, 105, 123, 154, 155, 159, 161, 209, 214, 217, 223
 VerHuell, Carel Hendrik • 34

Vernet, Claude Joseph • 19, 20
 Verveer, Maurits (Mozes Leonardus) • 51, 131
 Vettewinkel, Hendrik • 42, 59, 95, 188
 Vlieger, Simon de • 15, 155
 Voorduin, Gerard • 42
 Vries, Jeronimo de • 68, 145, 146, 153-155, 165
 Vroom, Hendrick Cornelisz. • 14, 62

W

Waldorp, Anthonie • 52, 124, 131, 133, 135, 161, 162, 172, 173, 189
 Warnsinck, Willem Hendrik • 164, 165
 Weiland, Jacobus Andries • 154, 155
 Westrheene Wz., Tobias van • 146, 174, 175
 Willaerts, Adam • 15
 Willem I, koning der Nederlanden • 17, 34, 38, 52, 104, 153, 182
 Willem II, koning der Nederlanden • 17, 62, 126, 172, 211
 Willem III, koning der Nederlanden • 17, 89, 100, 125, 126, 128
 Willigen, Adriaan van der • 18, 27-29, 147, 182, 195

Z

Zoutman, Johan Arnold • 30, 209, 211

Deze uitgave is mede tot stand gekomen dankzij financiële bijdragen van
M.A.O.C. Gravin van Bylandt Stichting
J.E. Jurriaanse Stichting
Stichting dr. Hendrik Muller's Vaderlandsch Fonds
Samenwerkende Maritieme Fondsen

Afbeelding omslag: Louis Meijer, *Man overboord tijdens een eskaderreis* (detail), 1847, olieverf op doek, 129 x 198 cm. Collectie Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam, inventarisnummer S.0984(03).

Ontwerp omslag en binnenwerk: Suzan Beijer

ISBN 978 90 4856 195 7
e-ISBN 978 90 4856 196 4
NUR 654



Creative Commons License CC BY NC ND
(<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>)

© C. Bosman / Amsterdam University Press B.V., Amsterdam 2024

Some rights reserved. Without limiting the rights under copyright reserved above, any part of this book may be reproduced, stored in or introduced into a retrieval system, or transmitted, in any form or by any means (electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise).

De uitgeverij heeft ernaar gestreefd alle copyrights van in deze uitgave opgenomen illustraties te achterhalen. Aan hen die desondanks menen alsnog rechten te kunnen doen gelden, wordt verzocht contact op te nemen met Amsterdam University Press.

De zeeschilderkunst is een vierhonderd jaar oud specialisme van de traditionele Hollandse schildersschool. Het schilderen van schepen en de zee vereist zowel nautische kennis als een groot artistiek talent. Cécile Bosman onderzoekt de achtergrond, opleiding en onderwerpkeuze van de negentiende-eeuwse zeeschilder. Ook beschrijft ze hoe tegen zeestukken werd aangekeken door de zeeschilders zelf, hun collega-schilders op de kunstenaarsverenigingen, door kunsttheoretici en in de kunstkritiek.

Het blijkt dat zeeschilderkunst in Nederlandse kunstkringen gedurende de hele negentiende eeuw werd gezien als een vehikel voor vaderlandsliefde. Deze vorm van cultuurnationalisme was gestoeld op de historische verbondenheid van het land met het water en vooral op een verheerlijking van Nederland als zeevarende natie. Een hardnekkige mythe die nu onderwerp is van verhitte maatschappelijke discussies. Dit fraai geïllustreerde boek vult een leemte in de kunst- en cultuurhistorische kennis over de zeeschilderkunst en biedt tegelijk een verhelderende blik op de nog altijd invloedrijke negentiende eeuw.

Kunsthistoricus Cécile Bosman promoveerde aan de Universiteit Leiden. Sinds 1989 is zij werkzaam in de museumwereld. Als voormalig conservator van Het Scheepvaartmuseum te Amsterdam schreef ze over de beeldende kunst in relatie tot de maritieme geschiedenis voor diverse publicaties van dit museum.

AUP.nl

