



Universiteit  
Leiden  
The Netherlands

## De sloopsteking Gerrit Groenewegen 1754-1826

Ratsma, P.

### Citation

Ratsma, P. (1977). De sloopsteking Gerrit Groenewegen 1754-1826. *Mededelingen Van De Nederlandse Vereniging Voor Zeegeschiedenis*, 35, 12-27. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305526>

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305526>

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

## De scheepstekenaar Gerrit Groenewegen, 1754 – 1826.

P. Ratsma.

Scheepstekenaar, zo wordt Gerrit Groenewegen in vrijwel alle kunstenaarslexicons 1) genoemd. Niet geheel ten onrechte, want naast zijn zuivere "marines" zijn ook de door Groenewegen getekende topografische voorstellingen in zeer veel gevallen gestoffeerd met schepen. Ze betreffen dan ook meestal de Rotterdamse havens of de rivier de Nieuwe Maas nabij Groenewegens woonplaats Rotterdam. De door Groenewegen gemaakte historische afbeeldingen hebben vrijwel alle betrekking op de zee-oorlogen en ook de wanddecoraties en behangselschilderingen die hij gemaakt moet hebben, vertoonden maritieme taferele 2). In 1976 is in het Rotterdams Gemeentearchief, ter herdenking van Groenewegens overlijden anderhalve eeuw eerder, een tentoonstelling gehouden 3). Hierop werd vooral zijn topografisch werk betreffende Rotterdam en omgeving naar voren gebracht, een poging om dit aspect van Groenewegens oeuvre eindelijk eens in de belangstelling te brengen. Een aantal nieuwe inzichten betreffende het leven van Gerrit Groenewegen, zijn werkwijze en vooral ook het verband dat enkele van zijn Rotterdamse havengezichten met de voortzetting van handel en scheepvaart ten tijde van de Bataafse Republiek lijken te hebben, rechtvaardigen het, ook in de kring van beoefenaars der zeegeschiedenis weer eens de aandacht te vestigen op het werk van Groenewegen.

Zijn belangstelling voor het schip heeft Gerrit Groenewegen van huis uit meegekregen. Geboren als zoon van de Rotterdamse scheepstimmerman Dirk Groenewegen, kreeg hij een opleiding in het beroep van zijn vader 4). Niet bekend is, of hij evenals vader Dirk ook zee-reizen als timmerman aan boord van een schip gemaakt heeft 5), al zijn er enkele tekenen die in deze richting wijzen 6). We weten zelfs niet of hij zijn opleiding wel voltooid heeft. Nog in zijn jeugd verloor hij bij een ongeluk een deel van zijn rechter been, waardoor hij voor het scheepstimmermansvak voortaan ongeschikt was. Onder leiding van de Rotterdamse kunstschilder Nicolaas Muys bekwaamde hij zich nu in de teken- en schilderkunst 7). Schilderijen heeft hij slechts weinig gemaakt 8), zijn oeuvre bestaat voor het grootste deel uit tekeningen, maar ook een groot aantal etsen en gravures staan op zijn naam. Uit 1779 stammen zijn vroegstgedateerde werken 9); het laatste jaar waaruit we werk van hem kennen is 1816. Waarschijnlijk vond Gerrit Groenewegen in Rotterdam, de plaats waar hij zijn hele leven woonde, wel afzet voor zijn zo sterk op de scheepvaart gerichte werken. De stad kende tal van kunstverzamelaars, die dikwijls ook bij handel en scheepvaart betrokken waren. In hun collecties kwam veel werk van Groenewegen voor, dat op veilingen aardige prijzen opbracht 10), 11). Toch leefde Gerrit Groenewegen aan 't eind van zijn leven in armoede. Bovendien was hij na het overlijden van zijn vrouw ook niet meer in staat voor zichzelf te zorgen. In 1819 werd hij opgenomen in het Heilige Geesthuis, dat hij in 1823 weer verliet 12). Met een jaarlijkse uitkering van f 104 door de Heilige Geest, waarschijnlijk verzorgd door het schoenmakersechtpaar Van Bakel, zal hij zijn laatste jaren gesleten hebben aan de dijk, buiten de Schiedamse poort 13), waar hij vrijwel zijn hele leven gewoond had. Op 7 augustus 1826 stierf Gerrit Groenewegen in het huis van Adriaan van Baken 14).

Hiervóór is al gesteld, dat niet alleen Groenewegens marines, maar ook een groot deel van zijn topografisch werk en van zijn historische afbeeldingen voor de maritieme geschiedenis van belang zijn. Al tijdens zijn leven werd hij geroemd wegens de nauwkeurige afbeelding van schepen en dienden ze "tot studiën en om de onderscheidene maakfels der schepen te leeren kennen" 15). Ook in onze tijd worden de door Groenewegen getekende schepen "uitstekend afgebeeld" geacht, een "bron van kennis en documentatie voor de beoefenaar

van de geschiedenis der scheepstypen 16). Niet alleen worden de schepen vaak zeer gedetailleerd weergegeven, ook de werkzaamheden van de bemanningen zijn soms goed waarneembaar. We zien op Groenewegens marines de schepen afgebeeld in volle zee, bij bergachtige kusten of stranden, in riviermonden of, met name bij Rotterdam, op de Nieuwe Maas. Heel vaak tekende Groenewegen twee pendanten, één met kalm en één met woelend water. Soms, maar lang niet altijd, staan op beide bij elkaar behorende tekeningen dezelfde schepen. Zien we op dit soort tekeningen kusten of rivieroeveren, dan schijnen deze vaak gefingeerd. Met name de brede riviermonden doen wat onwerkelijk en enigszins stereotiep aan. Zie bijvoorbeeld afbeelding 2. Een strandje op de voorgrond met enkele menselijke figuren, een wegvarend of aankomend sloepje, iets verder weg een landpunt of steiger met een bakken, nog wat verder verwijderd een kerktoren. Aan de overzijde, enigszins op de achtergrond, waar men logischerwijs de zee zou verwachten, is vaag nog een kustlijn te onderscheiden. Dijken schijnen in zo'n overigens erg Hollands aandoend landschap te ontbreken. Op het brede water, kalm of woelend, liggen dan de zee- en rivierschepen waar het kennelijk om te doen was. Bij tientallen moet Groenewegen dit soort tekeningen gemaakt hebben, men treft er talloze aan in oude veilingcatalogi en uit de omschrijvingen, "watertjes", "water met schepen" enz. zijn ze meestal niet van elkaar te onderscheiden.

Niet alleen was Gerrit Groenewegen een bekwaam tekenaar, ook als etser muntte hij uit 17). Het meest bekend is de serie van 84 geëtste afbeeldingen van schepen, tussen 1786 en 1801 verschenen in zeven afleveringen van 12 stuks onder de titel "Verscheide soorten van Hollandse vaartuigen" 18). Van een enkele ets is een tekening, die tot voorbeeld gediend kan hebben, bekend 19). Soms ziet men een schip uit de genoemde etsenserie op een van Groenewegens aquarellen afgebeeld (zie afb. 4 en 5). Behalve deze 84 etsen, waarop steeds één enkel schip het onderwerp vormt, zijn er nog series prentjes, meest etsen, van Groenewegens hand, die maritieme taferele met meerdere schepen afbeelden 20). De series bestaan meestal uit 6 prenten, die genummerd zijn en gewoonlijk een jaartal en de signatuur van Groenewegen dragen. De meeste hebben geen onderschriften. Als regel vertonen ze niet te lokaliseren zee- of riviergezichten, maar twee series bevatten respectievelijk twee en zes gezichten van de Nieuwe Maas 21). In een serie van zes aquatinten uit 1794 treffen we een afbeelding van de Nieuwe Maas voor Rotterdam in spiegelbeeld aan, met daarop een brandend schip 22).

In een herkenbare omgeving zien we Groenewegens schepen geplaatst in en bij zijn woonplaats Rotterdam. Zijn tekeningen worden dan ook vanwege hun topografische informatie interessant 23). De relatie tussen Rotterdam en de scheepvaart is op Groenewegens Maas- en havengezichten duidelijk waarneembaar. Tussen de op stroom liggende schepen en de stad wordt een druk verkeer onderhouden door middel van sloepen. Aanzienlijke Rotterdamers en hun gezinnen, zo mogen we uit hun kleding en opschik concluderen, laten zich langs de fregatten en brikken roeien. Misschien Groenewegens opdrachtgevers met de hun toebehorende schepen? Het steeds weer terugzien van hetzelfde soort gezelschap op enkele aquarellen, die duidelijk één serie van bij elkaar behorende Maasgezichten vormen, zou dit doen vermoeden 24).

Duidelijk illustreren Groenewegens havengezichten het feit dat de werkgelegenheid in Rotterdam voor een belangrijk deel met handel en scheepvaart te maken had. De oude havens lagen in het centrum van de stad, langs de kaden woonden de kooplieden in hun fraaie huizen, waarin zij ook hun bedrijf uitoefenden. In deze omgeving zien we dan ook het laden en lossen van zee- en binnenschepen. Met wipkranen of andere hijswerktuigen worden goederen op de kaden gehesen of in de schepen neergelaten. Tal van goederen liggen op de kaden opgeslagen. Uit de naaste omgeving van Rotterdam worden groente, fruit en zuivelproducten aangevoerd naar de talrijke markten in de stad. Beurtschepen onderhouden geregeld verbindingen met tal van plaatsen in het land 25).

Ook de Rotterdamse nijverheid hangt nauw samen met de scheepvaart, zoals Groenewegen ons toont. Naast de scheepswerven van de Marine en de Verenigde Oostindische Compagnie

waren er verscheidene particuliere werven 26). De vele houtzaagmolens, waarvan Groenewegen er een aantal tekende, leverden hout voor de scheepsbouw. Houtvloten, waarin balken uit Midden- en Zuid-Duitsland over de Rijn ten behoeve van de Rotterdamse hout-handel en -nijverheid werden aangevoerd, zien we op Groenewegens tekeningen de Rotterdamse havens inbomen. Het blijkt dus, dat ook het topografisch werk van Gerrit Groenewegen enkele facetten van de geschiedenis der scheepvaart belicht.

Zoals reeds opgemerkt betreffen de door Groenewegen getekende historietafereelen vrijwel steeds de oorlogvoering ter zee. Slechts enkele ervan zijn ons als eigenhandige tekening bekend; de meeste kennen we als ets of gravure, door een andere kunstenaar naar Groenewegens voorbeeld gemaakt. Een enkele werd als illustratie opgenomen in een der vervolgen 27) op Jan Wagenaars *Vaderlandsche Historie*. Aan de vooravond van de Vierde Engelse Oorlog, eind december 1779, gaf de aanhouding van een Nederlands konvooi onder commando van Van Bijland bij het eiland Wight door een Engels eskader onder bevel van Fielding, aanleiding tot een korte schermutseling. Reinier Vinkeles maakte van dit voorval een kopergravure, naar ontwerp van Groenewegen 28). Een kopergravure van D. Vrijdag, eveneens naar een tekening van Groenewegen, verbeeldt het gevecht van het Nederlandse oorlogsschip Mars tegen drie Engelse schepen, in 1781 bij Sint Eustatius 29). Vinkeles graveerde een prent naar Groenewegens voorbeeld van de zeeslag bij de Doggersbank op 5 augustus 1781 30).

Op de Vierde Engelse Oorlog hadden ook enkele wanddecoraties betrekking, die Gerrit Groenewegen geschilderd moet hebben in een tijdelijk houten feestgebouw, opgericht ter gelegenheid van een bezoek van de Franse gezant De Verac aan Rotterdam in 1786. Dit in verband met de viering van de alliantie tussen Frankrijk en de Nederlandse Republiek. Nicolaas Muys, Groenewegens leermeester in de kunst, kreeg opdracht de wandschilderingen aan te brengen, waarbij deze zich door enkele collega's liet assisteren. In een van Muys' hand bewaard gebleven beschrijving der tafereelen 31) wordt vermeld, dat de zee en de schepen door de "scheepsschilder G. van Groenewegen" geschilderd zijn. De schilderijen zelf zullen wel verloren zijn gegaan, maar een serie tekeningen, die Muys ervan gemaakt heeft, bevindt zich in het Gemeentearchief te Rotterdam 32). Drie gebeurtenissen uit de Vierde Engelse Oorlog, door Muys afgebeeld, zullen waarschijnlijk door Groenewegen geschilderd zijn: de herovering van Sint Eustatius, de beveiliging van Kaap de Goede Hoop door de Franse vloot en de zeeslag bij Doggersbank, respectievelijk in 1781, 1782 en 1781. Een vierde tekening uit deze serie toont de oorlogsschepen "Rotterdam" en "De Ruyter".

Vreedzamer zijn twee historie-afbeeldingen van Groenewegen uit 1787 en 1788; beide beelden de feestvreugde der Oranjegezinden na de val van het Patriottenbewind in Rotterdam uit 33). De eerste, een aquarel, toont ons de Nieuwe Maas voor Rotterdam, met talloze gepaviseerde schepen 34). Naast de Nederlandse vallen veel Pruisische en Engelse vlaggen op te merken. Aanleiding tot het vreugdebetoon was het sluiten van een bondgenootschap tussen de Republiek en Engeland, dat op het moment van de vlootparade met een maaltijd gevierd werd in het huis met het uitzicht op de Nieuwe Maas van de oud-burgemeester Cornelis Groeninx van Zoelen. Het tweede feest op 8 maart 1788, herhaald op 7 augustus van dat jaar, gevierd met een optocht van de traditioneel Oranjegezinde scheepstimmerlieden door Rotterdam, werd door Groenewegen op een prent vastgelegd. We zien de stoet afgebeeld op de Grote Markt terwijl vlaggen en scheepsmodellen worden meedragen 35).

Aan de oorlogen met Engeland in de Bataafse en Franse tijd danken we nog een aantal afbeeldingen van zeeslagen van Groenewegen. Van de slag bij Kamperduin op 11 oktober 1797, waarin de Bataafse vloot ten onder ging, maakte Reinier Vinkeles een drietal kopergravures naar tekeningen van Groenewegen. Ze stellen voor het begin, het midden en het eind van het gevecht, dat hier de zeeslag bij Egmond wordt genoemd. De Atlas van Stolk en het Maritiem Museum "Prins Hendrik", beide te Rotterdam, bezitten tekeningen van

Groenewegen, die Vinkeles mogelijk tot voorbeeld gediend hebben 36). Twee aquarellen in het Nederlands Scheepvaartmuseum te Amsterdam, de laatste historie-afbeeldingen die van Groenewegens hand tot nu toe bekend zijn, stellen voor het gevecht op de Atlantische Oceaan tussen het Nederlandse fregat "Gelderland" en het Engelse fregat "La Virginie". De strijd vond plaats op 19 mei 1808; De Jonge 37) wijdt er breedvoerig over uit en vertelt onder andere dat kapitein Pool van "De Gelderland" wegens "wandevoir en lafhartigheid" oneervol uit de militaire dienst werd ontslagen. Op een van Groenewegens aquarellen zien we de "Gelderland" dan ook zwaar gehavend ten onder gaan. De uitvoerige onderschriften bevatten onder meer lijsten van officieren die bij dit gevecht betrokken waren. Bij al deze tekeningen van zeegevechten moet men er van uitgaan, dat Groenewegen er niet bij aanwezig is geweest. Hij zal niet, als in de 17e eeuw Willem van de Velde 38), in een eigen scheepje de oorlogsvloot vergezeld hebben om van daar af als een soort verslaggever het gevecht in beeld te brengen. Zijn lichamelijke conditie liet zoiets niet toe. Dat hij tijdig in Egmond of Kamperduin aan de kust geweest zou zijn om van daar af de zeeslag uit 1797 te tekenen, lijkt ook weinig waarschijnlijk. We moeten daarom veronderstellen dat Groenewegen, met zijn kennis van schepen in het algemeen en mogelijk ook wel van een aantal aan de strijd deelnemende schepen in het bijzonder - hij zou ze op de Admiraliteits- of Marinewerf te Rotterdam hebben kunnen zien bouwen - met behulp van uitvoerige beschrijvingen van de gevechten, die we ook in de literatuur en als onderschrift bij Vinkeles' prenten aantreffen, de gevechten in zijn atelier op het tekenpapier heeft gebracht. Meestal is de strijd in een onherkenbare omgeving afgebeeld. Een enkele keer slechts is er een controleerbaar stuk topografie: de Kaap de Goede Hoop of het eiland Sint Eustatius bijvoorbeeld. Als we de mogelijkheid openhouden, dat Groenewegen vóór zijn ongeluk gevaren heeft en toen ook al tekende, dan zou hij de beschikking over schetsen van deze plaatsen gehad kunnen hebben. Anderzijds zal het best mogelijk geweest zijn voor de topografische achtergrond van zijn zeegevechten gebruik te maken van afbeeldingen van andere kunstenaars.

Interessant is, dat enkele van Groenewegens marines en topografische tekeningen hun ontstaan aan de oorlogstoestand schijnen te danken. Het gaat hier om een serie van vier Rotterdamse Maas- en havengezichten, gedateerd 1795 39) en twee bij elkaar behorende scheepstekeningen 40), die waarschijnlijk ook in of omstreeks dat jaar gemaakt zijn. Alvoers nader op de tekeningen in te gaan, dient ter verklaring iets over de handel en scheepvaart tijdens de oorlogen met Engeland te worden gezegd. Al in de 17e eeuw trachtten de Nederlandse reders en kooplieden scheepvaart en handel, ondanks een Engelse overmacht op zee, in tijd van oorlog met Engeland voort te zetten door hun schepen onder de vlaggen van neutrale naties te laten varen 41). Gedurende de Vierde Engelse Oorlog en de oorlogen met Engeland tijdens de Bataafse Republiek werd deze praktijk opnieuw toegepast, tot Napoleon er in 1806 met de invoering van het Continentaal Stelsel een eind aan maakte. De Engelsen, die uiteraard van deze ontduiking van hun blokkade wel wisten, namen hun tegenmaatregelen. Er ontwikkelde zich een soort kat- en-muisspel, waarvan de regels in het zeerecht door middel van verdragen vastgelegd werden en de indruk bestaat dat de Engelse kat zich over het algemeen aan de spelregels hield en van haar overmacht geen misbruik maakte. Van opgebrachte Nederlandse schepen, varende onder neutrale vlag, werden de bemanningen voor een speciaal prijsgerecht gedaagd en niet zelden slaagden zij er in de Engelse prijsrechter ervan te overtuigen, dat noch schip, noch goederen Nederlands eigendom waren, waarna schip en lading werden vrijgegeven. Voor dit alles werden Nederlandse schepen in schijn naar het buitenland verkocht en lieten reders, schippers en kooplieden zich het burgerrecht van steden in neutraal gebied verlenen 42).

Van dit varen onder neutrale vlag nu vinden we sporen op de genoemde series van vier tekeningen van Groenewegen en op een van deze tekeningen, alsmede op de beide zeegezichten, zien we een schip afgebeeld, de brik "Vrouw Ida Johanna", waarvan de avonturen tijdens het varen onder neutrale vlag in de archieven te vinden zijn. De serie van vier bestaat uit

twee gezichten op de Nieuwe Maas bij Rotterdam, een van de Oudehaven en een van de Leuvehaven in deze stad. Op elk van de vier tekeningen treffen we een of twee schepen aan met een van de vlaggen, die door de Nederlandse schepen gebruikt werden voor ontduiking der Engelse blokkade, namelijk die van Pruisen, Kniphausen, Papenburg, Bremen en de Verenigde Staten. Dat deze vlaggen niet toevallig op de tekeningen voorkomen, blijkt als we ze vergelijken met de vier andere series met precies dezelfde vier gezichten, eveneens door Groenewegen getekend, waarop de genoemde vlaggen niet voorkomen (43). Nog merkwaardiger is, dat op de afbeeldingen van de Leuvehaven in elk der vijf series links aan de kade een brik ligt, op vier series naamloos, maar op die uit de serie met de neutrale vlaggen "Vrouw Ida Johanna" geheten.

Nu treft men op Groenewegens tekeningen regelmatig schepen aan met Amerikaanse vlaggen, evenals trouwens met Engelse, Pruisische en Deense. De laatstgenoemde werd, zoals we verderop nog zullen zien, ook veel voor de scheepvaart onder neutrale vlag gebruikt, met name voor de handel op de Middellandse Zee. Wat op de serie van vier dan ook de aandacht trekt is de combinatie van enkele veel voorkomende vlaggen met die van de onbetekenende staatjes Kniphausen en Papenburg, die hun belang uitsluitend ontleenden aan de Nederlandse scheepvaart in oorlogstijd. Bovendien nog een schip met een naam (wat we zelden op Groenewegens afbeeldingen zien) en een geschiedenis, die in verband staat met het varen onder neutrale vlag. Men kan moeilijk aan de indruk ontkomen, dat Groenewegen hier gewerkt heeft voor iemand die geïnteresseerd was in de "neutrale" scheepvaart en in het bijzonder in de "Vrouw Ida Johanna". Pogingen om achter de naam van deze opdrachtgever te komen, leidden tot dusver niet tot resultaat. Van de serie met de vier Rotterdamse Maas- en havengezichten staat het vrijwel vast, dat hij tot 1839 in het bezit was van de Rotterdamse kunstverzamelaar Gerrit van der Pals (44), wiens betrokkenheid bij handel en scheepvaart we echter niet kennen. Hij zou Groenewegens opdrachtgever geweest kunnen zijn. Van de beide zeegezichten met de "Vrouw Ida Johanna" weten we de herkomst in het geheel niet. De huidige eigenaar kocht ze in de jaren '30 op een veiling, meer is er niet over bekend. Benaderen we de vraag naar de betrokkenen bij de "Vrouw Ida Johanna", waaronder we Groenewegens opdrachtgevers - misschien voor de beide marines een ander dan voor de vier Rotterdamse gezichten - zouden kunnen zoeken, van de andere kant, dan vinden we een groot aantal namen, waarmee we echter niet veel verder komen, omdat geen van hen als kunstverzamelaar bekend is. In een notariële akte van 20 maart 1794 worden de reders van de in Rotterdam gebouwde "Vrouw Ida Johanna" genoemd (45) en de schipper, John of Jan Veder. Uit een akte van 18 maart 1794 (46) weten we dat de "Vrouw Ida Johanna" met 130 à 135 last tarwe naar het Nederlandse vlooteskader in de Middellandse Zee moest. Onderweg zou het schip zich bij een Engels konvooi aansluiten. Het schip, dat in de akte een tweedeks brigantijn wordt genoemd, had een bemanning van 13 koppen en was bewapend met 6 stukken 3 pond bals, 2 stukken 6 pond bals en 4 draaibassen. Inderdaad passeert, blijkens de zeetijdingen, de "Vrouw Ida Johanna" op 22 april 1794 Hellevoetsluis met als opgeven bestemming Lissabon. Waarschijnlijk is het tijdens deze tocht dat de "Vrouw Ida Johanna" door Groenewegen op de twee zeegezichten is afgebeeld. Wat hier in de eerste plaats op wijst is, dat op één van deze tekeningen, onder de andere afgebeelde schepen, een gewapende Engelse kotter en een Nederlands admiraliteitsjacht te zien zijn. Misschien is de "Vrouw Ida Johanna" hier met het Engelse konvooi bij het Nederlandse eskader in de Middellandse Zee aangekomen. Een tweede punt, dat pleit voor datering van de twee gezichten van de "Vrouw Ida Johanna" in of kort na 1794, is het watermerk in het papier van beide tekeningen. In het watermerk lezen we de naam J. Whatman; dit merk komt vaker voor in papier dat Groenewegen gebruikte, maar dan in combinatie met het jaartal 1794. Daar de naam J. Whatman op de hier besproken zeegezichten dicht bij de rand van het papier staat, zou het jaartal 1794, als dat ook in dit geval aanwezig geweest was, in ieder geval bij het afsnijden van het papier zijn weggevallen. Bovendien, het papier van Whatman kwam uit Engeland en zou na de "aansluiting" van ons land bij Frankrijk, eind januari

1795, bezwaarlijk nog ingevoerd kunnen zijn.

De "Vrouw Ida Johanna" was waarschijnlijk voor het uitbreken van de vijandelijkheden tussen de Bataafse Republiek en Engeland teruggekeerd in het vaderland. De tekening van de Leuvehaven, waarop we het schip zien afgebeeld, dateert evenals de andere drie van de serie met de neutrale vlaggen uit 1795. De "Vrouw Ida Johanna" voert geen vlag op deze tekening. Op 21 oktober van dat jaar machtigt Johannes Theodorus Wilckens, mede-eigenaar en reder van de "Vrouw Ida Johanna", liggend te Rotterdam, namens alle eigenaars de heren Berckemeyer & comp. te Hamburg het schip daar te verkopen (47). Ongetwijfeld gaat het hier om een schijnverkoop, zoals er door Brown (48) en Kolff verscheidene genoemd worden. Berckemeyer & comp. zullen in Hamburg een zogenaamd neutralisatiekantoor gehad hebben. Het schip, dat in de volgende stukken "Ida Johanna" genoemd wordt, blijkt later onder Deense vlag te varen. Altona, nu een voorstad van Hamburg, destijds deel uitmakend van Sleeswijk-Holstein, waarvan de Deense koningen hertogen waren, was blijkbaar de thuishaven. De monsterrol aan boord was op 19 oktober 1795 gedateerd en - waarschijnlijk gefingeerd - opgemaakt te Altona (49). Jan Veder, die gewoon schipper van de "Ida Johanna" was gebleven, was als burger van Altona Deens staatsburger geworden (50). In 1796 - '97 maakte de "Ida Johanna" onder Deense vlag een reis naar de Levant. Op 24 maart 1797 voer het schip uit van Smirna, met als lading onder andere karpetten en tafeltapijtes, die Veder voor eigen rekening gekocht had. Op 7 juni wordt de "Ida Johanna" door een Engelse kaper aangehouden en opgebracht naar Gibraltar. Veder wordt daar voor het Admiraliteitshof gedaagd; bij vonnis van 27 juli 1797 wordt het schip, als zijnde Nederlands eigendom, verbeurd verklaard. Veder echter wordt vrijgelaten en mag met de hem toebehorende tapijten en karpetten vertrekken. Na een veelbewogen reis met een ander, blijkbaar wel als Deens erkend schip (51), komt Veder terug in Nederland, waar hij zich voor het verlies van de "Ida Johanna" moet verantwoorden. In een tweetal notariële akten beschrijft Veder zijn avonturen sinds het vertrek van de "Ida Johanna" uit Smirna (52) en somt hij de documenten op, die zich aan boord van de "Ida Johanna" bevonden en die hij beweert aangewend te hebben bij zijn pogingen om schip en lading in Gibraltar vrij te krijgen (53). We weten dus niet, voor wie Groenewegen de tekeningen met de "Vrouw Ida Johanna" gemaakt heeft. Jammer, maar belangrijker is, dat uit de hier beschreven gebeurtenissen blijkt, dat er meer achter Groenewegens marines en topografische taferelen kan zitten, dan men op het eerste gezicht zou denken. Het heeft zeker zin, ook andere werken van zijn hand nog eens vanuit dit gezichtspunt te bestuderen.

Groenewegens laatste tekeningen dateren uit het jaar 1816. Toevallig het jaar, waarin voor 't eerst een stoomschip, de Engelse "Defiance", Nederland bezocht. Voor de scheepvaart een teken, dat een nieuw tijdperk op komst was. In dit verband mogen we Groenewegen als één van de laatste vertegenwoordigers van de oude tijd zien. Bij hem wordt het beeld van de Nieuwe Maas en de Rotterdamse havens nog volledig beheerst door de zeilvaart. Daarna zal het sterk veranderen, eerst langzaam, na 1850 steeds sneller. Meer en meer verdringt de stoomboot het zeilschip; de groter wordende zeeschepen kunnen de havens in de binnenstad niet meer in. Langs de Maas komen kaden, de poorten worden afgebroken, oude havens worden overbrugd, de havenoutillage gemoderniseerd. Achteraf kunnen we constateren, dat Gerrit Groenewegen de laatste geweest is, die het Rotterdamse havenbedrijf zoals dat in de 17e en 18e eeuw gefunctioneerd moet hebben, zo volledig in beeld heeft gebracht. Dat geeft zijn werk, naast wat het ons leert over de rond 1800 in gebruik zijnde scheepstypen, een onschatbare documentaire waarde.

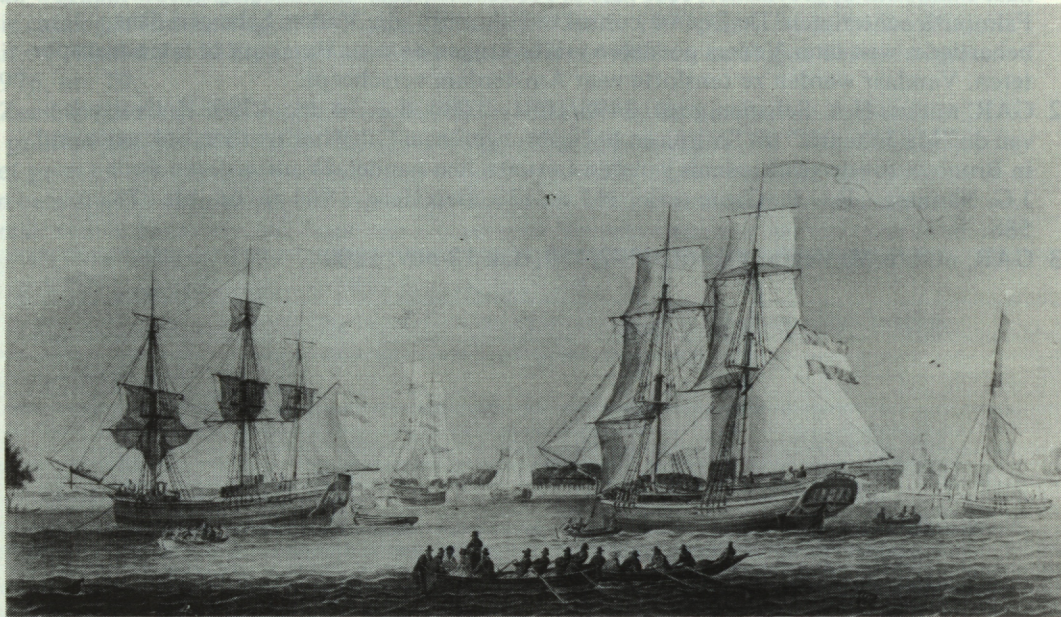
## Noten

- 1 De meeste informatie betreffende Gerrit Groenewegen vindt men in de volgende kunstenaarslexicons:  
R. van Eynden en A. van der Willigen, *Geschiedenis der vaderlandsche schilderkunst*, III, Haarlem, 1820 en *Aanhangsel*, 1840;  
J. Immerzeel jr, *De levens en werken der Hollandsche en Vlaamsche kunstschilders*, Amsterdam, 1842;  
A. von Wurzbach, *Niederländisches Künstler-Lexikon*, I, Wien/Leipzig, 1906;  
U. Thieme und F. Becker, *Allgemeines Lexikon der bildenden Künstler*, XV, Leipzig, 1922;  
P.A. Scheen, *Lexicon Nederlandse beeldende kunstenaars, 1750 - 1950*, 's-Gravenhage, 1969.  
De laatste gegevens die over Groenewegen bekend geworden zijn treft men aan in:  
P. Dekker, *Verscheide soorten van Hollandse vaartuigen, getekend en gesneden door Gerrit Groenewegen en met tekstbijdragen van P. Dekker, Zaltbommel, 1967*;  
Gerrit Groenewegen, *tekenaar van Rotterdam, 1754 - 1826, tentoonstellingscatalogus Gemeentelijke Archiefdienst Rotterdam, 1976*;  
P. Ratsma, *De Rotterdamse tekenaar Gerrit Groenewegen, 1754 - 1826*, in *Rotterdams Jaarboekje 1977*.
- 2 Tekeningen van Gerrit Groenewegen worden vooral in de volgende collecties bewaard:  
Maritiem Museum "Prins Hendrik", Rotterdam (marines), Nederlands Scheepvaartmuseum, Amsterdam (marines), Gemeentearchief Rotterdam (topografie), Museum Boymans - Van Beuningen, Rotterdam, Gemeentearchief Delft, Gemeentearchief Dordrecht (topografie) en Rijks Prentenkabinet, Amsterdam. Zijn grafisch werk is in vele collecties te vinden; behalve in de bovengenoemde bijvoorbeeld ook in het Visserijmuseum te Vlaardingen en de Atlas van Stolk te Rotterdam.
- 3 De catalogus (zie noot 1) is nog verkrijgbaar bij het Gemeentearchief en Maritiem Museum "Prins Hendrik", beide te Rotterdam.
- 4 Van Eynden en Van der Willigen, a.w., blz. 65.
- 5 Gemeentearchief Rotterdam (verder af te korten als: GAR), notaris J. Vroombrouck, prot. 2853/747 en 749.
- 6 Van Eynden en Van der Willigen schrijven dat Gerrit werd opgeleid "tot het scheepstimmeren, het bedrijf zijns vaders".  
Van Groenewegens hand bestaat een tekening van oorlogsschepen op de rede van Kaapstad (Maritiem Museum "Prins Hendrik", catalogus "Rivier- en havengezichten", 1949, no 51). Voorts maakte hij een tekening van Brouwershaven, gezien vanaf de rede. Brouwershaven was de plaats, die vele van Rotterdam uitvarende schepen passeerden. Een gravure naar Groenewegens tekening komt voor in de "Atlas van de zeehavens der Bataafsche Republiek", Amsterdam, 1802.  
Doorslaggevende bewijzen dat Gerrit Groenewegen gevaren zou hebben, zijn dit zeker niet. Zie ook Rott. Jaarb. 1977, blz. 156.
- 7 Van Eynden en Van der Willigen, a.w., blz. 65.
- 8 De nu bekende schilderijen van Groenewegens hand worden genoemd in Rott. Jaarb. 1977, blz. 161 - 162.
- 9 "Afbeelding der overblijfselen daags na den brand den 11den maart 1779, te Rotterdam voorgevallen . . .", kopergravure door Robert Muys naar Gerrit Groenewegen. Dat Groenewegen van de boekhandelaren Tiele en Bothall opdracht kreeg deze afbeelding te maken, wijst er op, dat hij als tekenaar al bekend was. Er zou dus ook werk van vóór 1779 kunnen zijn. Zie catalogus Gerrit Groenewegen, 1976, no 25.
- 10 Gegevens hierover leveren vooral oude veilingcatalogi. De bekendste collecties waarin veel werk van Groenewegen voorkwam, waren die van Gerrit van der Pot van Groeneweld (veilingen 1807 en 1808), Gerard van Nijmegen (veiling 1809), D. de Jongh (veiling 1810), H. Verdonk (veiling 1811), F.M. Netscher (veiling 1829) en Gerrit van der Pals (veilingen 1839 en 1840), allen te Rotterdam.
- 11 Zie Rott. Jaarb. 1977, blz. 168 - 170.
- 12 GAR, Archief Heilige Geesthuis, inv. nos 115 en 116A.
- 13 Nu de Westzeedijk. Zie Rott. Jaarb. 1977, blz. 155 en noot 22.
- 14 GAR, Register van overlijden der stad Rotterdam over het jaar 1826.
- 15 Van Eynden en Van der Willigen, a.w., blz. 65 - 66.
- 16 Catalogus "Rivier- en havengezichten" (vgl. noot 6), blz. 1.
- 17 A. Staring in "Allgemeines Lexikon der bildende Künstler", XV, blz. 66, door Thieme und Becker uitgegeven, is over Groenewegens tekeningen niet onverdeeld enthousiast. Over zijn grafisch werk schrijft hij echter: "Bedeutender ist Groenewegen als Radierer. Seine Blätter, die die anspruchslose Tüchtigkeit des Handwerkmäszigen haben, . . ."
18. Uitgegeven door J. van den Brink te Rotterdam.  
Zowel het complete werk als losse prenten eruit, zijn in meerdere collecties aanwezig. Facsimile-uitgave met toelichting door P. Dekker, zie noot 1. Zie ook catalogus Groenewegen 1976, no. 18a.
- 19 Zeeuwse beurtvaarder, in Ned. Scheepvaartmuseum, Amsterdam, inv.no A 2588(c). Zie catalogus Groenewegen, 1976, no. 18b.
- 20 De volgende prentenseries zijn door ons opgemerkt:  
1786, 6 marines (Atlas van Stolk, Boymans, M.M. "Prins Hendrik", incompleet in N.S.M.);  
1793, 6 marines (M.M. "Prins Hendrik");  
1794, 6 marines (aquantinten, no 5 in G.A.R., no's 1, 2, 4, 5 en 6 in Boymans, no's 2 t/m 6 in M.M. "Prins Hendrik");  
1794, 2 Maasgezichten bij Rotterdam (G.A.R.);  
1795, 6 marines (Atlas van Stolk, N.S.M.);  
1797, 6 Maasgezichten Rotterdam en omgeving (G.A.R.);  
1807, 6 marines (Atlas van Stolk, M.M. "Prins Hendrik", N.S.M.), zie catalogus Groenewegen, 1976, no 23.  
Behalve de series uit 1794 worden alle ook genoemd bij Thieme und Becker, a.w., blz. 66 - 67. De aquantinten worden daar abusievelijk 1791 gedateerd. "Eine fast vollständige Sammlung" is volgens dit werk in het Rijks Prentenkabinet te Amsterdam aanwezig.
- 21 Zie noot 20, series uit 1794 en 1797.
- 22 No 5 van de in de noot 20 vermelde serie. Zie catalogus Groenewegen, 1976, no 23.
- 23 Over de betekenis van het topografisch werk van Groenewegen, zie catalogus 1976 en Rott. Jaarb. 1977.
- 24 B.v. GAR, nrs R.I. 163 en 164, zie catalogus Groenewegen 1976, nrs 61 en 50. Zie afb. 1.
- 25 Zie b.v. een gezicht op de Blaak, catalogus 1976, no 92 met afbeelding.
- 26 De particuliere werven waren in hoofdzaak aan de Zalmhaven gevestigd. Zie catalogus 1976, no 115 met afbeelding. Lit.: S.C. van Kampen, *De Rotterdamse particuliere scheepsbouw in de tijd van de Republiek*; Assen, 1953.
- 27 Uitgave J. Allart, Amsterdam, 1786 - 1811. (?)
- 28 "Aanval van den commandeur Fielding op het konvooi onder den schout bij nacht Van Bijland, in den jaare 1779". Lit.: F. Muller no 4351, cat. Atlas van Stolk no 4301, cat. Groenewegen, 1976, no. 26.
- 29 "Gevecht van 's Lands schip Mars tegen de Engelsche oorlogschepen Monarch, Panther en Sybille". Lit.: F. Muller no 4395.
- 30 Lit.: F. Muller no 4438.

- 31 GAR, Handschriftenverzameling no 3909. Zie cat. Groenewegen, 1976, no 36.
- 32 GAR, R.I. 1413, 15 gewassen tekeningen.
- 33 De vraag of uit Groenewegens werk tot patriots- of Oranjegezindheid geconcludeerd kan worden, wordt besproken in Rott. Jaarb. 1977, blz. 163. Het antwoord is negatief.
- 34 Zie catalogus Groenewegen, 1976, no 28 en Rott. Jaarb. 1977, blz. 164 met afbeelding.
- 35 Lit.: F. Muller no 5071, catalogus Atlas van Stolk no 4984 en catalogus Groenewegen, 1976, no. 29.
- 36 "Zeeslag tusschen de Bataafsche en Engelsche vlooten, op de hoogte van Egmond . . ."; 3 prenten met als ondertitels "Het gevecht neemt zijn aanvang . . .", "Het midden van het gevecht" en "Bij het ten einde lopen van het gevecht". Lit.: F. Muller no 5476 en catalogus Groenewegen, 1976, no 30. Onder no 5480 noemt Muller een andere versie van de prent van het bēgin van het gevecht. De tekeningen in de Atlas van Stolk zijn de no's 5393 en 5395, in M.M. "Prins Hendrik" de no's P 1069 en P 1070.
- 37 Ned. Scheepvaartmuseum, no 2905 (1a) en (1b). Lit.: J.C. de Jonge, Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen, 2e druk, deel 5, Haarlem, 1862, blz. 646 - 655 en catalogus Groenewegen, 1976, no 31.
- 38 Wurzbach, a.w., II, blz. 755.
- 39 GAR, no's III 82, III 83, VII 399 en VII 248. Zie ook noot 43. Afb. 3 en 9.
- 40 Bezit van de heer mr A. Blussé van Oud-Alblas te Rotterdam, die zo vriendelijk was, ons beide tekeningen voor bestudering ter beschikking te stellen, waarvoor wij hem zeer erkentelijk zijn. Zie afb. 10.
- 41 De staten, waarvan de vlaggen voor dit doel gebruikt werden, waren Pruisen (de havens Emden, Grietziel, Leer en Norden), Papenburg (in Münsters gebied, aan de Eems), Varel en Kniphausen (beide in Noord-Duitsland aan de Jade-Bucht), Hamburg, Altona (in Sleeswijk - Holstein, voerde de Deense vlag), Denemarken, Zweden, Oostenrijk (Ostende), U.S.A. en waarschijnlijk ook Bremen.  
Lit.: B. Kolff, Achter de schermen van het onder onzijdige vlag brengen van koopvaardij-schepen ten tijde van de Bataafsche Republiek, in Rott. Jaarb. 1944; J.F. van Dulm en A.N. baron de Vos van Steenwijk, De vlag van Kniphausen, in Marineblad, 1972, 1; J.K. Oudendijk, Blockaded seaports in the history of international law, in Tijdschrift voor Rechtsgeschiedenis, XLII, 1974. Zie ook Rott. Jaarb. 1977, blz. 165 - 167.  
Dank zijn wij verschuldigd aan mevr. drs E. Bos-Rietdijk en drs L.M. Akveld, conservatoren van het Maritiem Museum "Prins Hendrik", die de vlag van Kniphausen op een van Groenewegens aquarellen herkenden en ons op het gebruik der "neutrale vlaggen" wezen.
- 42 Zie Kolff, a.w. Deze ontleent zijn gegevens voor een groot deel aan John Brown, The mysteries of neutralization, London, 1806, een zeldzaam geschrift, waarvan het Rotterdams Gemeentearchief een getypt exemplaar bezit. Bij de onder neutrale vlag varende Nederlandse schepen, die Brown vermeldt, zijn enkele Rotterdamse.  
Tot nu toe is geen ervan op een afbeelding van Groenewegenesignaleerd.
- 43 Zie Rott. Jaarb. 1977, blz. 165 - 166 en noot 86.
- 44 Zie vorige noot.
- 45 GAR, notaris C. van der Looy, prot. 2963/750. Als reders worden genoemd Johannes Theodorus Wilckens jr, Daniël Madrij, Cs van der Hoeven & zoon, Laurens Dubbel-demuts van der Sluis, Pieter Vijgh, Calis & Kuiper, J. & D. Jongeneel & Co, Nicolaas Jongeneel & Co, alle te Rotterdam.
- 46 GAR, notaris H.A.Schadee, prot. 3487/409.
- 47 GAR, notaris M. Versteeg, prot. 3589/989.
- 48 Vgl. noot 42. Kolff, a.w. blz. 93-94.
- 49 De "Ida Johanna" lag op 21 oktober 1795 nog in Rotterdam, zie noot 47.
- 50 GAR, notaris M. Versteeg, prot. 3592/459, d.d. 13 november 1800.
- 51 Veder verliet aan boord van het Deense schip "Schwettern" Gibraltar, met bestemming

- Hamburg, op 8 augustus 1797. Het schip werd 30 augustus in het Kanaal door een Frans schip aangehouden en met een Franse bemanning aan boord naar Nantes opgebracht. Op weg daarheen werd de "Schwettern" door een Brits oorlogsschip gekeerd en naar Falmouth opgebracht. Veder mocht vertrekken, maar moest zijn goederen in Falmouth achterlaten. De Deense consul te Falmouth, die Veders belangen daar behartigde, wist later Veders goederen vrij te krijgen en naar Hamburg te laten transporteren. Vandaar werden ze tenslotte naar Amsterdam verscheept.
- 52 GAR, notaris H.A. Schadee, prot. 3498/1081 - 1084, d.d. 14 dec. 1799. Het vertrek van de "Ida Johanna" uit Smirna en het opbrengen naar Gibraltar worden ook genoemd in Bronnen tot de geschiedenis van den Levantschen handel, IV, uitgegeven door J.G. Nanninga, R.G.P., Grote serie, 115 en 120, Den Haag, 1964 en '66, blz 578 en 588.
- 53 GAR, notaris M. Versteeg, prot. 3592/459, d.d. 13 nov. 1800.

Afb. 1



De Nieuwe Maas voor Rotterdam. Rechts de beide Nieuwe-hoofdpoorten aan het eind van de Leuvehaven. Rechts van het midden de brik, waarschijnlijk genaamd "Adolf Cloijster". (Aquarel, Gemeentearchief Rotterdam, R.I. 163).

Afb. 2



Riviergezicht, mogelijk gefingeerde omgeving. (Aquarel, Gemeentearchief Rotterdam, XXXII 31).

Afb. 3



Koopvaardijfregat met de vlag van Knipphausen op de Nieuwe Maas voor Rotterdam (Detail van een aquarel, 1795, Gemeentearchief Rotterdam, III 82).

Afb. 4



Keulenaar, gebruikt in de Rijnvaart. Uit de serie "Verscheide soorten van Hollandse vaartuigen". (Ets, 1791, Gemeentearchief Rotterdam, 52 C 13).

Afb. 5



Een Keulenaar op de Nieuwe Maas bij het Bosland, Rotterdam. (Aquarel, 1809, Gemeentearchief Rotterdam, III 100).

Afb. 6

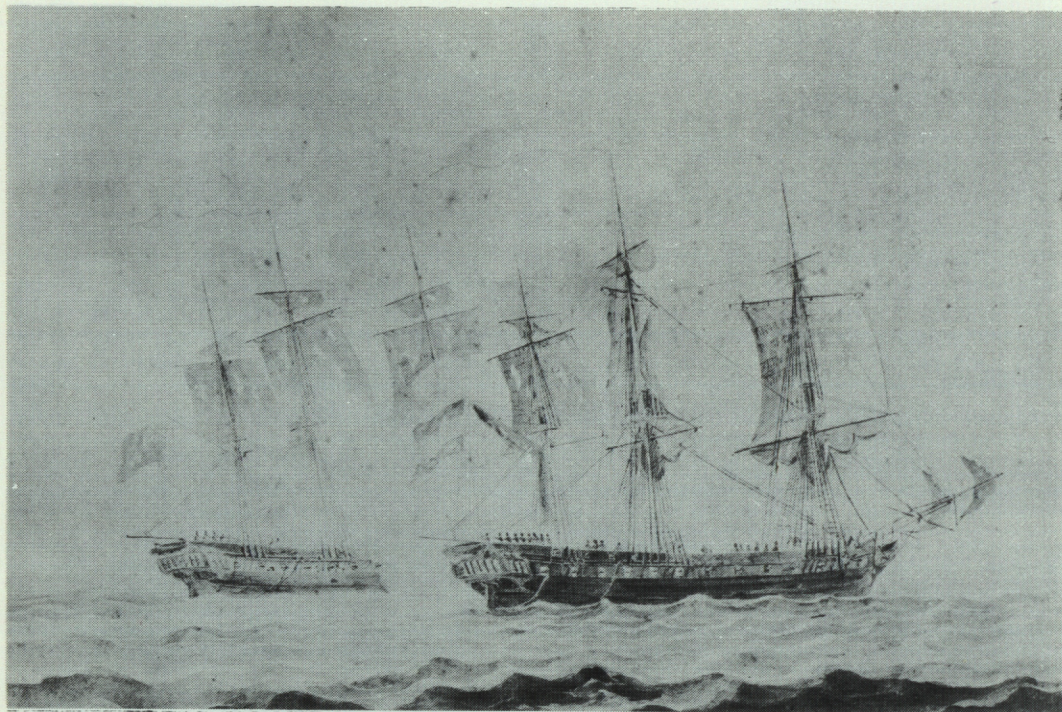


Wipkraan voor het laden en lossen van schepen aan de Kolk. Rechts een gedeelte van de Beurs, op de achtergrond de Blaak. (Detail van een aquarel, Gemeentearchief Rotterdam, XIV 13).

Afb. 7



Gekield schip op de Nieuwe Maas bij het eiland Feijenoord. Geheel rechts de mond van de Rotterdamse Leuvenhaven met de Witte Poort. Het schip, een oorlogsfregat, wordt met een kiellichter scheefgetrokken. Links op de wal ziet men een vuur en pekketels. (Gewassen tekening, Maritiem Museum "Prins Hendrik", Rotterdam, P 1083).



Zeegevecht op de Atlantische Oceaan tussen het Nederlandse fregat "Gelderland" en het Engelse fregat "Virginie", 19 mei 1808. (Aquarel, Ned. Scheepvaartmuseum, Amsterdam, A 2905, 1a).



De "Vrouw Ida Johanna" op zee nabij een kust of in een brede rieviermond, waarschijnlijk in 1794. (Aquarel, eigendom van mr. A. Blussé van Oud-Alblas, Rotterdam).



De "Vrouw Ida Johanna" in de Leuvehaven te Rotterdam, 1795. (Detail van een aquarel, Gemeente-archief Rotterdam, VII 248).