

LEVEND VERLEDEN



2020
DEC



Het laatste jaar van Admiraal De Winter

BEN POST

Erg opzienbarend waren de ver-richtingen van de Nederlandse vloot niet geweest in het jaar 1811. Onbeduidend zelfs, volgens het *lexicon Nederlandse Zeemacht 1795-1876*. De vermoeidheid en afnemende gezondheid van Admiraal De Winter zal ongetwijfeld hebben bijgedragen aan deze onbeduidendheid, maar ook de Engelsen hielden zich dat jaar rustig.

De Engelsen patrouilleerden wel met hun fregatten langst de kust, maar dat deden ze al jaren. De Winter had ze eens uitgedaagd door met een vloot van vijf oorlogsschepen wat manoeuvres te verrichten in de buurt van het Westgat en het Schulpengat. Een vijandelijk Engels eskader van zes schepen, waaronder een fregat en enkele brikken had vanuit de verte dit gevolgd, maar zolang de Engelsen niet in aanval gingen, deed De Winter ook niets. Dat had hij de Engelsen beloofd na zijn nederlaag bij Kamperduin in 1797.

De Nederlandse Republiek was in 1795 omgedoopt in Bataafse Republiek, nadat prins Willem V gevlucht was naar Engeland. De inlijving bij Frankrijk stuitte op weinig tegenstand en maakte van de Republiek een vazalstaat van Frankrijk. Hoewel de bestuurlijke en politieke zelfstandigheid nog redelijk kon blijven voortbestaan, werd de Bataafse Republiek financieel gezien leeggezogen door Frankrijk. Een ander gevolg was dat

de Nederlandse vloot onder Frans regime werd gecommandeerd. Op het moment dat Admiraal De Winter in augustus 1811 het bevel kreeg over de vloot in Den Helder en de Rede van Texel, had hij al een behoorlijke staat van dienst achter de rug. Hij had in 1787 de zijde van de patriotten gekozen en naam gemaakt als marineofficier in de slag bij de Doggersbank. De omgeving van Texel en Nieuwediep was voor hem niet onbekend, want de



Jan Willem de Winter, admiraal in de slag bij Egmond en maarschalk van Holland. (Prent: Reinier Vinkeles, Rijksmuseum Amsterdam, datering 1786-1809)

Rede van Texel was de belangrijkste opstelplaats van de oorlogsschepen. Hij kende de zeestraten zoals het Landsdiep, het Molengat en Helsdeur. De Winter was op de hoogte van de grilligheid van de zandgronden Noorderhaaks en Zuiderhaaks en hij wist hoe de oorlogsschepen gemeerd waren op de Rede van Texel. Hij alleen was daarom de uitgelezen offi-

cier om met een Frans regiment in de uitzonderlijk koude januarimaand van 1795, het jaar van de Franse inlijving, naar Nieuwediep te trekken om de Nederlandse vloot in bezit te nemen. Een overdracht die geruisloos en zonder enige weerstand plaatsvond. Een functie die hij overigens later weer kwijtraakte en ook weer terugkreeg. Hoewel de slag bij Kamperduin een nederlaag was, werd De Winter vanwege zijn dapperheid door de kriegsraad gezuiverd van alle blaam en kon hij, weliswaar gehavend, toch zijn militaire en diplomatieke loopbaan voortzetten. Na enige tijd in Turijn te hebben rondgebracht voor een diplomatieke opdracht, werd hij op 16 augustus 1811 benoemd tot het opperbevel over de oorlogsvloot bij Den Helder en Texel. Na zijn aanstelling ging zijn aandacht eerst uit naar het bezoek van de Keizer aan Nederland. Napoleon wilde persoonlijk in Nieuwediep en Texel de staat van de vloot en de verdedigingswerken in ogenschouw nemen zowel in Den Helder als op Texel. Het was De Winter er alles aan gelegen om de Keizer goed te ontvangen, omdat Napoleon hem immers een jaar geleden gedecoreerd had met het grootkruis van het Legioen van Eer en hem de titel Graaf van Huessen had gegeven. Het bezoek van de Keizer nam de nodige voorbereidingen in beslag. Al was het alleen maar om de ongeveer driehonderd prostituees tijdelijk uit Den Helder weg te jagen. Maar de inspectie van de Keizer verliep volgens de verwachtingen. Napoleon was onder de indruk van de strategische ligging van Helder en het Nieuwe Diep en gaf direct opdracht tot de bouw van enkele forten bij het Schulpengat. Deze fortificaties zouden een nieuwe landing van de Engelsen zoals in 1799 moeten verhinderen. Daarna was de

Keizer overgestoken naar Texel waar hij met veel vlagvertoon en bloemenkransen werd onthaald in Oudeschild en op een paard stapvoets door het dorp werd gereden naar fort De Schans. Ook dit fort moest van de Keizer verder uitgebreid en verstevigd worden. Op 17 oktober 1811 vertrok de Keizer weer naar Amsterdam. Zijn vertrek moet een opluchting zijn geweest van De Winter. De oorlogsvloot had zich aan de Keizer zo optimaal mogelijk getoond, maar had zich feitelijk na de slag bij Kamperduin nooit meer kunnen herstellen. De vloot was ernstig verzwakt en nog maar tot weinig in staat. Er was geen sprake meer van veldslagen of indrukwekkende zeegevechten. Als er nog successen waren, dan moesten deze gevonden worden in kleine overwinningen. Schijnbaar onbetekenend, maar toch betekenisvol. Soms deed zich dat voor. En zo kon voor de steeds zieker wordende Admiraal De Winter het jaar 1811 toch nog opzienbarend eindigen, want terwijl een feest van zeelieden op 23 en 24 december in Den Helder en op de Rede, ontaardde in een orgie van vreselijk dronkenschap en liederlijk gedrag, naderde een groot konvooi van 120 zeilen het Marsdiep.

Het zware konvooi van koopvaardij-schepen had op 18 december 1811 Wingo Sound bij de haven van Göteborg verlaten. Het Engelse konvooi moest belangrijke en waardevolle lading aan boord hebben, want het werd begeleid door verschillende oorlogsschepen van de Engelse Marine waaronder de HMS Hero, een driemast linieschip en de Grasshopper. De Grasshopper was een tweemaster, voorzien van 74 stukken en nog maar enkele jaren in de vaart. Verder voerden de oorlogsfregatten Egeria en de Prince William mee in de kolonne. Ondanks het ruwe weer bij vertrek, kon de vloot het eerste gedeelte van de reis zonder problemen maken, zodat na enkele dagen Silver Pit bereikt

werd. Bij deze ondiepte bij de Doggersbank ten Noordoosten van Engeland, splitste het konvooi zich. De Egeria, de Prince William en het grootste deel van de koopvaardij-schepen gingen door naar Schotland. De HMS Hero, de Grasshopper met enkele andere koopvaardij-schepen, zette verder koers de Noordzee in met een beperkte snelheid van negen knopen. Het is ergens op dit punt dat er iets misging. Was het een navigatiefout?

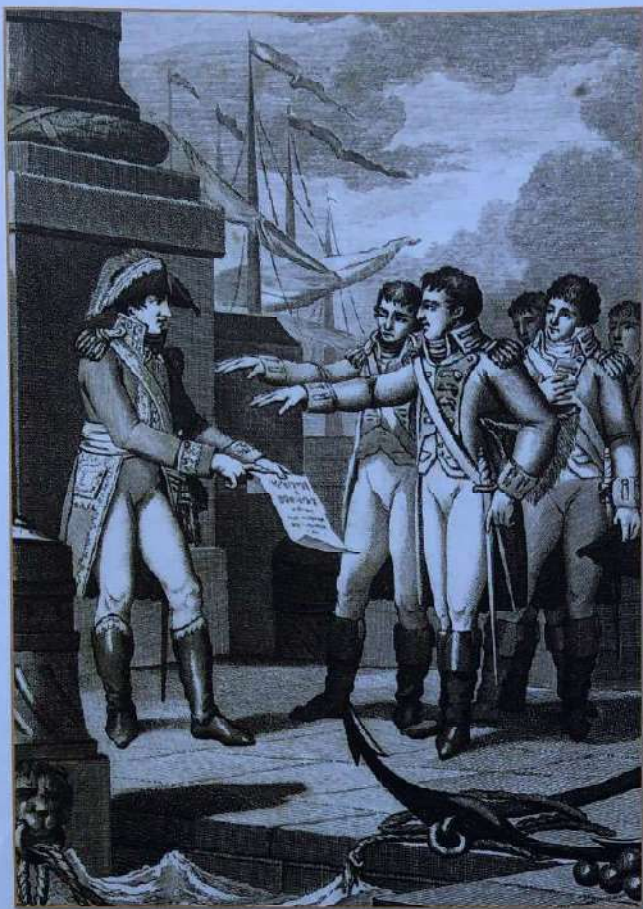
koers en werd tegen middernacht gehinderd door sneeuwbuien die het zicht beletten. Wat daarna plaatsvond had kennelijk zo'n grote indruk gemaakt, dat een opvarende zijn relaas ruim acht maanden later in september 1812 nog kon vertellen aan de Java Government Gazette. Volgens deze opvarende waren vier konvoischepen in het zicht geweest. Dit waren in elk geval de Grasshopper, de Hero en het transportschip Archimedes. Om half

De nieuwe nationale vlag voor de marine van de Bataafse Republiek in gebruik genomen op 1 maart 1796. (Prent J.Ch. Schultz, 1797. Rijksmuseum Amsterdam)



Of was de chronometer defect? De koers werd verlegd met twee graden en twee strepen. In latere analyses van de scheepsramp is erop gewezen dat een marginale navigatieafwijking in grote mate bepalend kan zijn waar je uiteindelijk uitkomt. Een jaar na de ramp verweet een anonieme Engelse kapitein van de Royal Navy zijn superieuren dat de schepen niet de beschikking hadden over goede navigatie-instrumenten. Een verkeerde bezuiniging, volgens deze anonieme schrijver in december 1812. Hoe dan ook, het konvooi nam een verkeerde

vier 's nachts stootte de Grasshopper op de Haaks. Het fregatschip zat niet direct vast, maar bleef voortdurend stoten tegen de zandbank. Pogingen om het schip vlot te krijgen van de zandbank moesten worden opgegeven totdat het ongelofelijke gebeurde. Opgetild door de metershoge golven stuiterde het schip over de zandbank heen, om daarna in dieper water te belanden. Het diepere water voorkwam dat de Grasshopper in stukken brak. De bemanning was zelfs in staat om een ankerketting uit te leggen, maar toch kon het fregat geen kant



Zeeofficieren leggen te Amsterdam de eed af bij admiraal De Winter in 1810. (Prent: F.A. David naar tekening van Charles Monnet te Frankrijk. Rijksmuseum Amsterdam, datering 1810-1812)

meer op. Met de Hero en de Archimedes liep het slechter af. De opvarende vertelt in de Java Gazette dat het daglicht een vreselijk tafereel liet zien. De Hero lag als een vleugellam diert op de Haagsgronden. Gekanteld en met de masten afgebroken was het trotse oorlogsschip reddeloos verloren. De kapitein van de Grasshopper beseftte al snel dat het onmogelijk was om weg te komen uit het vijandelijk gebied en had geen andere mogelijkheid dan zich over te geven. Om de eilandbewoners van Texel te waarschuwen werden enkele kanonschoten afgevuurd. Het waren de laatste kanonschoten van de Grasshopper, want nadat de afgevuurde schoten het regiment van Admiraal De Winter hadden bereikt, werden de stukken overboord gezet om het schip lichter te maken. Het weer was slecht. De storm zette grote golven op die de in gang gezette reddingsactie vanuit Texel onmogelijk maakte. De kleine vletten die uitgevaren waren konden de gestrande Hero

en de Archimedes niet bereiken. Na enkele pogingen werd uiteindelijk de bemanning van de Grasshopper in veiligheid gebracht en later ook de bemanning van de Archimedes, maar het vrachtschip met zijn kostbare lading was verloren. Met de bemanning van de Hero liep het slechter af. Door de hoge golven op en rondom de zandbank werd het schip stukgeslagen. Van de 530 bemanningsleden van de Hero zijn er slechts 12 gered. Alle andere bemanningsleden zijn omgekomen. Het is niet bekend wat de lading van de Archimedes is geweest, ook is niet bekend hoe het met de andere schepen uit het konvooi is afgelopen. De bemanning van de Grasshopper en de Archimedes werden krijgsgevangen gemaakt. Admiraal De Winter toonde zich een edel mens. Tijdens de periode waarin hij krijgsgevangene was van Engeland, na de verloren slag bij Kamperduin is hij door de Engelse admiraliteit zeer respectvol behandeld. En dit is wederkerig. De

Winter heeft zijn Engelse krijgsgevangenen zeer humaan behandeld en volgens de anonieme ooggetuige van de Grasshopper, er alles aan gedaan om zoveel mogelijk bemanningsleden te redden van de gestrande schepen. De Hero en de Archimedes waren verloren. De Grasshopper kon naar Texel worden gebracht waar zij in beslag genomen werd. Spoedig daarna is de brik omgedoopt tot Irene en heeft het nog tal van jaren uitstekend dienstgedaan voor de Nederlandse marine. Voor de Engelse marine waren de jaren 1810-1812 niet de gemakkelijkste jaren. In december 1810 strandde het Koningsschip van Oorlog Minotaur op de Noorderhaaks. Dit lineschip met 74 kanonnen onder leiding van kapitein Barvelt, kwam in december 1810 terug van een reis uit de Oostzee en was op weg naar Plymouth. Op 26 december 1810 kwam de Minotaur op de Noorderhaaks vast te zitten en was reddeloos verloren. Hierbij kwamen ongeveer 500 man om het leven. De restanten van het schip zijn in 2018 op De Razende Bol ontdekt toen een garnalenvisser met zijn net vast was komen te zitten op het wrak. Een jaar na de stranding van de Minotaur strandde de Hero en de Archimedes op de Haagsgronden en werd de Grasshopper door Nederland in beslag genomen. Dit laatste was misschien wel het grootste gezichtsverlies voor de Engelsen. In dezelfde storm van eind december 1811, verloor Engeland ook de oorlogsschepen St. George en de Defence bij Jutland. Grote verliezen dus, waardoor de Engelse marine flink moest inleveren op de vloot. Had Engeland toch nog een flauwe hoop om de Grasshopper terug te winnen? Als het krantenbericht van 28 januari 1812 gelijk heeft, zijn de drie brikken die Admiraal De Winter die maand in het zeegebied rond Texel en Den Helder signaleerde, eropuit gestuurd om onderzoek te doen naar het verdwijnen van de Grasshopper. Maar ook deze expeditie verliep rampzalig, waardoor De Winter een paar maanden

voor zijn sterven opnieuw een scheepsramp kreeg af te handelen. En ook nu waren de grillige Haaksgronden het decor waarin de scheepsramp zich afspeelde. Uitvoerig doet de Admiraal in drie brieven verslag van deze stranding aan de Minister van Marine en Koloniën.

Ik heb de eer Uwe Edele te berigten, dat den 28sten dezer ten 9 uren des avonds, van tijd tot tijd eenige kanonschoten op de Haaks werden gehoord, zijnde van vuurpijlen verzeld. Deze noodseinen deden den kommanderenden officier besluiten, om ogenblikkelijk visschersschuiten en de sloepen van het eskader af te zenden, ten einde hulp aan te brengen; midderwijl dwong de al te holle zee, die op de bank stond, en welke door een WZW wind veroorzaakt werd, hun, om ten drie uren des morgens terug te komen. Met den dag bespeurde men een groot driemast vaartuig, dat op de Haaks zat en bij voortduring des zelfs noodseinen vervolgde. Alle de visschersvaartuigen en sloepen van het eskader vertrokken

met het aanbreken van den dag; en daar het weder handzamer werd, heeft men hoop om de equipage te redden. Een half uur na den dag verloor het vaartuig de zelfs grote mast. Daar het getij gunstig is, om van de reede te komen, zo zal de hulp ongetwijfeld in tijds aankomen. Met vermoedt, dat dit vaartuig een fregat is, buiten twijfel hetzelfde, dat zich gedurende deze gehele maand door een of twee brikken verzeld, op de kust vertoond heeft. Het vertrek van de post, belet meerder bijzondere berigten in te winnen. Ik zal de eer hebben dezelfde aan Uwe Edele te doen toekomen, zodra ik die zal hebben ontvangen.

De dag daarna vervolgt De Winter zijn rapport aan de Minister.

De visschersvaartuigen, mitsgaders de sloepen en boten van het eskader, die den 26sten dezer, met het aanbreken van den dag, waren vertrokken, om het op de Haaks gestrande vaartuig, waarvan ik mijn dépêche van gister heb melding gemaakt, bijstand te bieden,

zijn dat schip genaderd; doch niet verder dan op een kabellengte afstand, staande de zee zo hol en zijnde het zand zodanig opgekruid, dat de vaartuigen met geweld stieten. Van toen af aan waren alle roeivaartuigen onnut. Middelerwijl offerde de opperloods Duijcker zich zelven op, om ten minsten enige manschappen te redden en waagde zich tussen de klippen en in de branding, terwijl de Engelsen een vlot hadden vervaardigd van ledige vaten, die met netten aanéén gebonden waren en dit vlot op balken voorstieten. De stoutmoedige manoeuvre stelde Duijcker in staat, om 35 man, zijnde allen matrozen, mitsgaders twee schiemanen, te redden. De schuit van die loods was reeds half vol water en het was met moeite, dat hij zich uit die netelige toestand kon begeven. Een der vijandelijke matrozen stief in de schuit; twee anderen zijn zwaar gekwetst. Deze gesteldheid allen arbeid van weerskanten belettende, gingen onze vaartuigen terug. Er zijn zes vaartuigen op de Haaks geankerd gebleven, ten einde van de geringste windstilling gebruik te



Napoleon was in 1811 "onder de indruk van de strategische ligging Helder en het Nieuwe Diep". Zonsopgang, gezien van uit het Nieuwe Diep over de rede van Texel, 24 mei 1809. (Jurriaan Andriessen, Noord-Hollands Archief)



HMS Hero op de Haaksgronden, 25 december 1811. Rechts in de verte HMS Grasshopper en de kust van Texel. (Robert Strickland Thomas 1787-1853, Olieverf op canvas 1839, National Maritime Museum, Greenwich - London.

maken. De brik de Ferretter is er de helen dag geankerd geweest, maar is des avonds op de reede terug gekeerd. Men heeft al de gedekte vaartuigen, die zich bij Texel bevinden ontboden. Den 31sten januari des morgens, de wind zuid zijnde met ene stijve koelte, begon het fregat opnieuw te schieten en de visschersvaartuigen en de gedekte schepen keerden terug, om opnieuw hunne pogingen te beginnen. Dit vaartuig is het fregat La Manilla, voerende 42 stukken. Des zelfs batterij is van 18 ponders; de canonnades zijn van 32; het heft 250 man equipage en wordt gekommandeerd door den kapitein Joyer. Het heeft, den 28sten januari ten zeven uren des avonds, op de Haaks gestoten, de kapitein wilde een anker doen uitbrengen maar zulks mogt hem niet gelukken, en hij verloor bij deze poging 5 slopen en 36 man. Reeds des morgens van den 29sten had hij de Franse vlag en de Engelse verkeerd gehesen en de gehele dag zag met van Callantsoog drie vijandelijke vaartuigen. Zodra ik verder berichten zal hebben ingewonnen, zal ik de eer hebben di aan Uwe Edele te doen toekomen. De 34 krijgsgevangenen trekken op Amsterdam.

Op 1 februari 1812 kan De Winter met zijn laatste brief ook deze scheepsramp afsluiten. Ik heb de eer mijn rapport over het vergaan van het vijandelijke fregat la Manilla te besluiten. Het vertrek der schuiten naar het fregat, den 30sten januari, waarmede ik mijn rapport van gisteren eindigde, heeft de besten uitslag gehad. Het is ons gelukt, alle de personen, die zich op dat fregat bevonden, een getal van bijna 170 of 180 man uitmakende te redden. Zij zijn aan boord van het eskader. Men zal dezelve regelrecht op Amsterdam zenden en ik de eer hebben, met ten eerste uwe excellentie een naamlijst van dezelve te doen toekomen. Drie der vijf sloepen van het fregat, die men dacht dat, toen zij een anker wilde uitbrengen, vergaan waren, zijn met enige manschap aan het eiland Texel aangekomen. Van de krijgsgevangenen zijn weinige klederen gered, daar men moeite genoeg gehad heeft, om het volk te behouden. Het fregat heeft niet kunnen verbrand worden, aangezien het water reeds aan de overloop stond en dat de zeebaar het schip al te dikwijls bedekte. Niettemin, daar gene macht in staat is het schip van de kust af te brengen en dat het naar alle waarschijnlijkheid morgen

reeds geheel door de zee vernield zal zijn, moet zulks geen spijt veroorzaken.

Het is opmerkelijk dat De Winter het vergaan van de Manilla zo uitgebreid rapporteert aan de minister, terwijl van de scheepsramp van de Hero, de Grasshopper en de Archimedes bijna geen sporen terug te vinden zijn. De gedachte dat de Archimedes mogelijk oorlogsmateriaal vervoerde maakt het aannemelijk dat militaire belangen hierin een rol hebben gespeeld. Voor wat betreft het openbaar verslag van De Winter over de Manilla geeft een krant in februari 1812 nog een kleine inkleuring die misschien achtergehouden is door De Winter. De verslaggever schrijft dat het Franse regiment dat naar de Manilla werd gestuurd in de ruim van het schip vijf smoor dronken matrozen aantrof. Een ieder weet, zo stelt het krantenartikel, dat Engelse matrozen in gevaarlijke ogenblikken geen ander hulpmiddel kennen, dan zich aan de sterke dranken, die aan boord zijn over te geven. Voor De Winter heeft dit krantenbericht geen enkele betekenis meer gehad, want op dat moment was hij ernstig ziek. In april 1812 vertrok hij naar Parijs om zijn overdracht te regelen waar hij op 2 juni 1812 stierf. De carrière van de Admiraal Jan Willem de Winter heeft iets tragisch gehad, want deze trouwe bevelhebber van onze vloot heeft geen enkele zeeslag of veldslag gewonnen. Ondanks het feit dat hij zeer geliefd was bij zijn mannen en ook een vaardig diplomatiek vertegenwoordiger van de Bataafse Republiek was, kon hij geen enkele overwinning op zijn naam schrijven. Na zijn dood gebeurde dit alsnog. Boven de ingang van het Panthéon in Parijs staat de tekst: Aux grands hommes la patrie reconnaissante, oftewel: "Voor de grote mannen, het dankbare vaderland". Dit is de eer die De Winter ten deel viel. Hij kreeg een Franse staatsbegrafenis en is als enige Nederlander begraven in het Panthéon van Parijs.