

Bataafse Marine



SCHEEPSRAAD TER ZEE

Onderzoek in archieven van de Admiraliteitscolleges, van de marine tijdens de Bataafs–Franse periode, wordt belemmerd door een zeker noodlot, dat deze bronnen vanaf het begin heeft achtervolgd. In 1604 woedde er een brand in de Griffie- en Raadkamer van het Rotterdams Admiraliteitscollege, ‘waarbij alle registers, memorialen en al wat daarmee dependeert meestendeel bedorven ja t’eenemaal schier geconsumeerd zijn’.

Op 8 januari 1844 voltrok zich een nog grotere ramp. De woning van de Minister van Marine: J. C. Rijk brandde volledig uit. De brand bleef niet beperkt tot de ambtswoning van de minister. Het belendende ministerie ontkwam evenmin aan de vuurzee.

Bij het opmaken van de schade bleek het grootste deel van het archief verloren zijn gegaan, inclusief de unieke stukken van onze marinegeschiedenis. Wel had men getracht het een en ander te redden, maar voor veel documenten had deze gebeurtenis een fatale afloop. Geredde stukken waren deels verbrand, verzengd, doorweekt van het bluswater, met ijs of modder besmeurd. Grote delen van het archief gingen hierbij voorgoed verloren.

Voor het trekken van conclusies, bij een historisch onderzoek, in voornoemde richting, is derhalve voorzichtigheid geboden, waarbij men dikwijls op een doodlopend spoor geraakt.

Inmiddels zijn grote delen van de resterende archieven op beeld materiaal gezet en

gedigitaliseerd, zij staan voor een ieder ter beschikking in de studiezaal van het Nationaal Archief in Den Haag.

Hoewel de geschiedenis van de Bataafse Marine, een betrekkelijk kort tijdperk beslaat, verdient zij, ook lokaal voor Hellevoetsluis, extra aandacht in het kader van de grote dok- en havenwerken die op hun beurt weer leidde tot grotere activiteiten in Hellevoetsluis.

Reeds ver voor de Patriottentijd was de marine het symbool van nationale eenheid. Joan Dirk van der Capellen tot den Pol, een patriot van het eerste uur, pleitte in september 1781 in zijn pamflet 'Aan het Volk' voor uitbreiding van de vloot. De welvaart van de republiek hing naar zijn mening af van de handel over zee en voor bescherming van dit belang was een sterke en goed geoefende marine een voorwaarde.

Na de 'Bataafse Omwenteling' van 1795 werd de Marine het troetelkind van de nieuwe revolutionaire machthebbers, hierbij werd het herstel van de vloot krachtig ter hand genomen. Archiefstukken uit die tijd tonen duidelijk aan hoe de Bataven poogden om de marine in haar oude luister te herstellen.

In februari 1795 werd het ambt van admiraal-generaal afgeschaft waarbij de vijf Admiraliteitscolleges werden opgeheven, dit om het vernieuwde admiraliteitsbestuur na behoren te laten functioneren. Het geheel werd hierbij tot: 'Eenparigheid gebragt en aan 's Lands navigatie en commercie, die veiligheid en bescherming verschaft welke voorheen zo dikwyls en te vergeefs is gereclameerd'.

De Marine zou voortaan centraal worden bestuurd. Deze trend naar toenemende centralisatie is in de archieven goed te volgen. Het Comité tot Zaken van de Marine, bestond in maart 1791 nog uit 21 leden, maar door de rampen die de Bataafse Marine in de Bataafse Tijd kreeg te verduren, kwam het bestuur steeds meer in handen van één persoon.

Uniformiteit.

De nieuwe republiek begon direct met het bevorderen van de uniformiteit in de scheepsbouw, hierbij betekende de benoeming van Pieter Clavimans, tot constructeurgeneraal een grote stap voorwaarts in de eenheid van ontwerp en bouw van schepen. In het Nationaal Archief zijn de tekeningen en specificaties van zijn hand nog te bewonderen.

In die dagen schreef men: 'De jammerlyke toestand waarin 's Landszeemagt' met de aanvang van het Bataafsche bestuur had bevonden, werd in 1795 aan de Staten-Generaal gepresenteerd, ten einde allen tijde tot een onloochenbaar bewijs te kunnen strekken van deze betreurenswaardige stadhouderserfenis.

Met het heffen van extra belastingen en het geven van prioriteit aan de wederopbouw van de vloot gonsde het weer van bedrijvigheid op de scheepsbouwerven van de republiek. Het zal blijken dat al deze inspanningen niet mochten baten. Binnen vier jaar (1796-1799) werd de Bataafse Marine door de Britse Marine, drie maal afgedroogd eenmaal zwaar verslagen en tweemaal gaf een geheel eskader zich eerloos over.

Hier de feiten op een rijtje.

1796 het eskader van vice-admiraal Engelbert Lucas, geeft zich op 17 augustus aan de Britten over in de Saldanha-baai, Zuid-Afrika. Het Bataafse eskader bestond uit de volgende schepen van oorlog:

linieschip Dordrecht

linieschip Revolutie I

linieschip Maarten Harpertsz. Tromp

fregat Castor

fregat Brave

fregat Sirene

fregat Bellona

Tevens het adviesjacht Havik, mede de proviandschepen, Zorg en Hoop en de Maria. Het overgrote deel van de bemanning trad daarna in Engelse dienst, dit alles onder de kreet van

‘Oranje boven’.

1797 het eskader onder de vice-admiraal Jan W. de Winter wordt op 11 oktober bij Kamperduin verslagen door de Britse admiraal Adam Duncan. Negen linieschepen en een fregat werden door de Britten buit gemaakt en 3775 Nederlanders waaronder een aantal vice-admiralen belandden in krijgsgevangenschap.

1799 het Bataafs eskader onder vice-admiraal Samuel Story, kreeg de opdracht zich op de Vlieter terug te trekken. De Britse invasievloot posteerde zich voor Den Helder, de weg naar open zee was afgesloten. Ondertussen was de bemanning openlijk in opstand gekomen en na gehouden krijgsraad besloot Story het eskader over te geven en hij zegde daarbij: ‘ Daar de mijnen verdommen het om het vechten’.

Deze rampzalige gebeurtenissen hebben een diepe indruk op de tijdgenoten gemaakt, zelfs tegenwoordig vindt men daar nog bewijs van, zoals het rouwlint aan de matrozenmuts, bij onze hedendaagse marine. De linten zijn een rouwbetoon voor de enorme verliezen in de Slag bij Kamperduin.

Grand project.

Om Engeland definitief te onderwerpen, besloot Napoleon Bonaparte, in 1803 na de kortstondige Vrede van Amiens tot het Grand Project. Het project behelsde de bouw van een reusachtig kampement, de aanleg van de grootse oorlogshaven ter wereld beschermd door kustbatterijen en forten in zee en de uitrusting van een armada van oorlog- en transport schepen.

Het project zou worden uitgevoerd en zijn beslag krijgen rond het plaatsje Ambleteuse, gelegen aan de Pas de Calais of het Franse Kanaal. In een nachtelijke aanval zou een invasiemacht van 160.000 soldaten, hier het Kanaal oversteken. Deze onderneming zou een gezamenlijk Frans-Bataafs project worden.

Het verdrag dat voornoemde samenwerking bezegelde had meer weg van een dictaat dan een overeenkomst. De Bataafse Republiek moest zich de inspanning getroosten om 18.000 man Franse en 16.000 man eigen troepen te onderhouden. Voorts vijf linieschepen, vijf fregatten en de nodige transportschepen voor het vervoer van de Bataafse soldaten met hun volledige uitrusting, paarden en artillerie.

Hellevoetsluis werd in die periode ook aangewezen als één van de ‘rendez-vous’ plaatsen tot verzamelplaats van de invasievloot, getuige de gravure van de Reede ter plaatse, daterende de situatie op de 1ste september 1805. Zover een en ander nog leesbaar is op de oude prent, wordt ons het volgende meegedeeld.

Op reede lagen ‘s Lands fregatten, Euridice, Pieter Paulus, Irene en Chatham. Voorts de Keizerlijke korvetten, Panter en de Voltigieur. De namen van de vijf transportschepen ontbreken, deze schepen moesten de 1000 man landtroepen meenemen, ‘Welke op den eilande van Voorne reeds gecampeerd waren De ‘Secreete Expeditie’ stond onder opperbevel van de Franse generaal Desait.

Het Grand Project werd in 1807 onverwachts door Napoleon afgelast wegens het incompleet zijn van de Franse vloot en door de militaire dreiging van Pruisische zijde. Het verrassende strategische inzicht de honger naar macht van de keizer, speelden hierbij een belangrijke rol.

Vooraf het archief van Carel Hendrik Verhuell, die met een niet aflatende ijver, als schout-bij-nacht, aan de verzoeken van Napoleon trachtte te voldoen, brengt verrassende zaken aan het licht. Voor zijn ijver werd hij tenslotte verheven tot officier in het Légion d’Honneur, in de bij behorende ‘Charte’ (oorkonde) staat: ‘Gij doet den terugkeer der schoone dagen van de verenigde vlaggen terug te gemoet zien. Gij hebt mij herinnerd, dat Gij van het bloed zijt der Trompen en de Ruyters’.

Veel waterstaatkundige werken voor de marine kwamen tot stand, onder de supervisie van Jan Janszn Blanken. Van den Helder tot Hellevoetsluis, ja, zelfs buiten onze landsgrenzen, vindt men de bewijzen van zijn activiteiten. De aanleg van de sluizen en het droogdok in de vesting van Hellevoetsluis, geven een beeld van het vakmanschap van deze ingenieur.

1799: Engelse en Russische invasietroepen landden op de kust van Noord-Holland, niet

gehinderd door de Bataafse vloot, deze had opdracht gekregen zich terug te trekken op de 'Vlieter' en was niet in staat vanuit die positie een aanval vanuit zee af te slaan. Het gehele eskader van s.b.n. Samuel Story moest zich zonder tegenstand, aan de Engelsen in de Vlieter overgeven, mede door de woelingen onder het scheepsvolk.

In 'Holland morde' men met verontwaardiging over de admiraal en het debacle en zijn koeltjes vertellen: 'Dat het scheepsvolk hem gedwongen had, zijnen vloot aan den Engelschen over te geven'.

Aan de loyaliteit van de marinebemanning van de Bataafse Republiek kan inderdaad met reden worden getwijfeld, een sterke Oranjegezindheid spreekt uit talrijke verslagen. De kwaliteit van het officierskorps was na de reorganisatie, ontdaan van de vakbekwame officieren. De Stichting Kadetten-Instituut voor de Marine der Bataafse Republiek kon dit verlies in de verste verte niet compenseren. De sterkte van de Bataafse vloot was met buitengewone inspanning enigszins te herstellen. De energie en de middelen waarmee de opeenvolgende besturen, dit trachtten te realiseren zijn indrukwekkend.

Ondanks de inspanning die men zich getrooste, werd de Bataafse Marine nooit een serieuze bedreiging voor de Engelse hegemonie ter zee. De verklaring hiervoor zou kunnen liggen in het standpunt van de Bataafse regeerders hoe zij met de mensen omsprongen. De Bataven geloofden in 'De Mens', maar niet noodzakelijk in hun eigen mensen. Er werd geïnvesteerd in materiaal maar niet in personeel. Men slaagde er niet in de harten terug te winnen.