



***Dit is een uitgave van "ten Anker"***

Het boekwerk "De Nederlandsche Zeemacht" is gedigitaliseerd en geredigeerd door A. Hoogerwerf en A. Krijgsman.

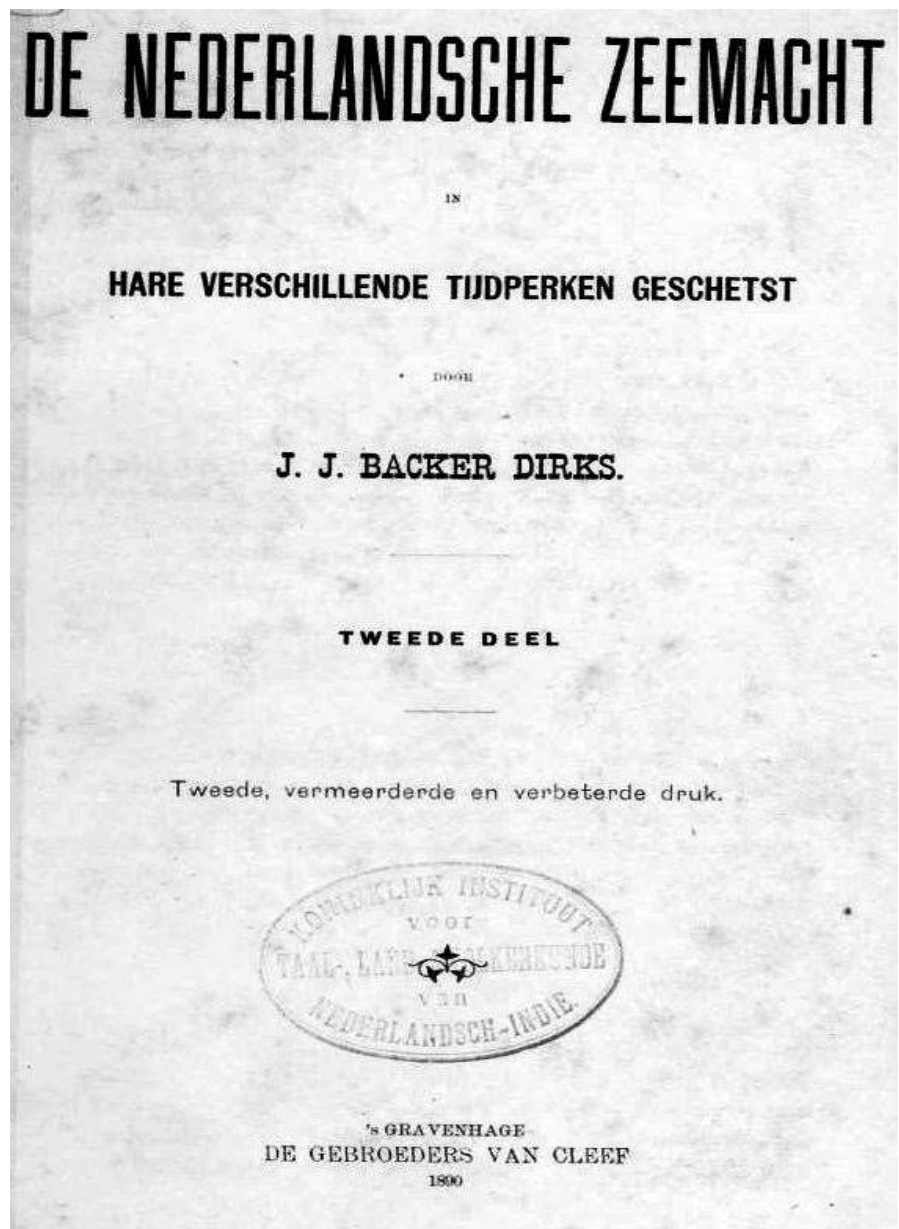
Dit boekwerk behelst heel veel hoofdstukken en zal zijn weerga vinden in een wekelijks terugkerende uitgave naast "ten Anker"

***Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik sta niet toe lukraak te kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar schriftelijke toestemming voor te vragen.***

De redactie heeft alles is in het werk gesteld de rechten van dit werk te eerbiedigen. Omdat het niet mogelijk was te achterhalen wie de rechthebbende is, en omdat dit werkje slechts verschijnt in een relatief beperkte lezerskring, is besloten dit te publiceren voor de lezers van "ten Anker".

**HOOFDSTUK XVI.**

***Ontruiming van het grondgebied. — Nederland met België tot een koninkrijk vereenigd. — Eerste maatregelen betreffende het personeel en het materieel der zeemacht. — Schepen en eskaders naar de Middellandsche Zee en de koloniën. — Bombardement van Algiers.***



Dankbaar ziet de Nederlander terug op den uitslag der gedenkwaardige Novemberdagen van 1813, waarin zijn voorgeslacht de nationale onafhankelijkheid herwon. Sommigen hadden gearzeld; velen, die maar noode het gehate juk torschten, hadden gehandeld; nagenoeg allen, bemoedigd door den loop der gebeurtenissen, hadden zich ten slotte als een eenig man om den Prins van Oranje geschaard. De slagen, den tot hiertoe zoo machtigen beheerscher van het westen toegebracht, schenen de verdrukte natiën eene duurzame verlossing te voorspellen. Nederland juichte hierover; doch het smaakte geene onvermengde blijdschap, zoolang niet het grondgebied ten volle ontruimd en de kracht des geweldenaars voor goed gebroken was. Napoleon achtte zijn toestand in het begin van December 1813 geenszins hopeloos en vleide zich, met behulp der hier aanwezige vaartuigen, nog iets tot behoud van Zeeland te kunnen doen. Daarom gaf hij, zoowel aan den Minister Decrès, als aan den Hertog van Plaisance, dien hij tot Gouverneur van Antwerpen had benoemd, zijne ontevredenheid te kennen over het verlaten van Hellevoetsluis door eene aldaar liggende flottielje. Doch met de geringe middelen, welke de Franschen nog in deze streken bezaten, was de volksbeweging niet te stuiten, die waar dit noodig bleek te zijn steun ontving aan de landzijde van de troepen der bondgenooten en langs de geheele uitgestrektheid der kust van de Engelsche schepen, die in de Noordzee kruisten.

Zoo kregen de bewoners van Zierikzee den 7<sup>den</sup> December op hun verzoek eenige hulp van de *Horatio* en de *Amphion*, waarna geheel Schouwen zonder bloedstorting voor de gemeene zaak werd gewonnen. Toen de Engelschen tien dagen later op Zuid-Beveland aan wal stapten, klonk het „*Oranje boven!*” hun te gemoet. Andere plaatsen volgden, zoodat de Franschen weldra alleen sommige vestingen overhielden, die zij in den winter en het voorjaar van 1814 goed- of kwaadschiks ontruimden. Verhuell nog altijd aan Den Helder was de eenige, die volstandig weigerde zich over te geven of de nationale regeering te erkennen, schoon de meeste Hollandsche officieren en matrozen hem verlieten.

Na een brief van den Schout-bij-nacht Verdooren, den 28<sup>sten</sup> November 1813 met een jacht onder prinsenvlag bezorgd, te hebben geweigerd, sloeg de Admiraal ook een aanzoek van den Prins zelve af, den 2<sup>den</sup> December rechtstreeks tot hem gericht. Hij trok zich met de Fransche bezetting terug in het fort La Salie, waar hij maatregelen nam, zoowel tot verdediging als tot vernieling der weinig of niet bemande schepen in het Nieuwediep. De Spaansche gevangenen, die hem geen vertrouwen inboezemden, liet hij weggaan. Alle nadere voorstellen van het bestuur en eene herhaalde opeiseling van den Prins van Oranje wees hij van de hand. Deze getrouwheid aan 's Keizers zaak ware den Admiraal stellig minder euvel geïdeed, indien hij te voren, niet gebonden door een eed, minder bereid ware geweest den vreemdeling te believen. Nu volhardde hij tot het uiterste, zonder te weten of het den Keizer zou baten; want hij bleef geruimen tijd verstoken van alle berichten, nopens de gebeurtenissen in Frankrijk. Uit dien hoofde ondernam zijn adjudant Rijk, destijds een jong Luitenant, later Minister van Marine, door slechts twee man vergezeld een zeer gevaarvollen tocht. Den 13<sup>den</sup> Februari 1814 ging hij met eene vischschuit onderzeil naar de Fransche kust, van waar hij eerst den 25<sup>sten</sup> Maart terugkeerde, medebrengende een last voor den Admiraal om het nog zes weken vol te houden. Dien ten gevolge sloeg deze alle nadere voorstellen af en liet hij zelfs de witte vlag der Bourbons hijschen, nadat hem den 20<sup>sten</sup> April een officieel bericht van den afstand des Keizers was geworden.

Den 22<sup>sten</sup> April bezocht de Generaal de Jonge den Admiraal in het fort; drie dagen later verscheen hier ook de Brigadier Wolterbeek, wien de overneming van het eskader reeds maanden geleden was opgedragen. Zelfs de nu aangeknoopte onderhandelingen gingen alles

behalve vlot van de hand. Verhuell eischte namelijk, zooals Wolterbeek den 26<sup>sten</sup> April aan den Secretaris van Staat schreef, om de Franschen buitenom te kunnen vervoeren, een paar fregatten, die hem niet werden toegestaan, terwijl hem bij de hierop gevolgde onderhandelingen met Wolterbeek en Kolonel Mac Leod zoo ter loops onder het oog werd gebracht, hoe de commandant van Vlissingen, een geboren Franschman, na de erkenning van Lodewijk XVIII in geheel Walcheren het dragen van oranje had toegelaten en hoe daarentegen hij, een geboren Nederlander, zoowel het dragen van oranje als het planten der Nederlandsche vlag had verhinderd. Weldra maakte een formeele last van het Fransche bewind, door een hoofdofficier uit Parijs gebracht, aan de onderhandeling een einde, waarop Verhuell den 4<sup>den</sup> Mei alle door hem aan den Helder bezette punten overgaf.

Wolterbeek vond op de gezamenlijke schepen, met inbegrip van alle commandanten en officieren, slechts nagenoeg 150 man, onder welke vijftig afkomstig van de Inscriptie. Hij liet terstond de Nederlandsche vlag hijschen en met 21 schoten salueeren. Het Fransche garnizoen vertrok over land. Verhuell stak den 9<sup>den</sup> Mei met de hem toegestane brik *Le Génie* in zee, vergezeld door zijne adjudanten Francke en van Son. De Luitenant Rijk bleef achter en ging naar Amsterdam, om zich bij den Directeur en commandant Verdooren aan te melden. Aan het Nieuwediep heerschte eene schromelijke verwarring, eer de goederen aan boord der schepen behoorlijk overgenomen en geborgen waren. Wolterbeek, bitter klagende over den schadelijken invloed van allerlei vreemdelingen, die zich in hutten bij de slechts ten deele voltooide werken ophielden, lokte eene publicatie van het gemeentebestuur aan den Helder uit, waarbij alle schuldigen opgewekt werden tot vrijwillige teruggave van het onvreemde, dat evenwel ten slotte minder bedroeg dan aanvankelijk was begroot.

Ongerekend een aantal kleine vaartuigen, bestond het eskader in het Nieuwediep op het tijdstip der overgaaf uit de *Prins* (80) onder Kapitein Musquetier, die niet aan boord was, de *Zoutman* (80) onder Kapitein Rysterborch, de *de Ruyter* (80) onder Kapitein Hora Siccama, de *Evertsen* (80) onder Kapitein Ziervogel, de *Doggersbank* (64) onder Kapitein Frederiks, de *Amsterdam* (80), de *Braband* (76), de *Joan de Witt* (64) en de *Rotterdam* (64), welke vier, evenals de fregatten *Aurora* (44) en *Maria Reijgersbergen* ongewapend waren. Bovendien lagen er de fregatten *La Meuse* (44) en *L'Yssel* (44), welker Fransche bevelhebbers Croquet des Hauteurs en Rejout zich in het fort La Salie bevonden, de *Venus* (20), waarover de Luitenant Bronovo wegens de ziekte van den Kapitein-Luitenant Cambier het bevel voerde, en de *Irene* (20), onder den Kapitein-Luitenant Coertzen. Deze negen lineschepen en vier fregatten vormden met andere den grondslag voor de marine van den pas herboren staat. Tot recht verstand van het daarmede verrichte, is een vluchtige blik op de staatkundige voorvallen der eerste maanden onmisbaar.

Den 29<sup>sten</sup> Maart 1814, dus nog voor de overgaaf van den Helder, was te Amsterdam de beloofde grondwet door eene vergadering van notabelen met groote meerderheid, doch in de eerste opwelling der blijdschap tamelijk lichtvaardig aangenomen. Twee dagen later hielden de bondgenooten hun intocht te Parijs, waar de Bourbons hersteld werden. Napoleon, die afstand gedaan had van zijn gezag, ging den 24<sup>sten</sup> April te Frejus onder zeil, met het Engelsche fregat *Undaunted*, en bereikte Elba, dat hem met behoud van den Keizerstitel tot verblijfplaats was aangewezen. Lodewijk XVIII besteeg, als Koning, den Franschen troon en sloot den 30<sup>sten</sup> Mei met den Keizer van Oostenrijk en diens bondgenooten den vrede te Parijs. Overeenkomstig eene vroeger gedane belofte, werd den Prins van Oranje, bij art. 6, eene vergrooing van grondgebied toegezegd, met aanduiding der hiertoe bestemde streken in het 3<sup>de</sup> geheime artikel. Bij een protocol van 21 Juni spraken de verbonden mogendheden haar voornemen uit, om volgens het recht des oorlogs over België te beschikken, tevens eenige voorwaarden

stellende, waarop de Prins van Oranje voorloopig iemand van zijnentwege met het bestuur der Belgische provinciën zou kunnen belasten, welke de genoemde vorst den 21<sup>sten</sup> Juli aannam. Doch terwijl een Congres, te Weenen bijeengeroepen om de kaart van Europa definitief te regelen, nog beraadslaagde, weerklonk eensklaps de mare, dat Napoleon den 1<sup>sten</sup> Maart 1815 te Cannes geland was en in Frankrijk steun vond. Onder den indruk hiervan nam de Souvereine Vorst, wiens voorafgegane onderhandelingen met de mogendheden een geheim bleven, den 16<sup>den</sup> Maart den koningstitel aan, bij dezelfde proclamatie kenbaar makende, dat de vereeniging met België eene wijziging der grondwet ten gevolge zou hebben. Hij verbond zich met de andere mogendheden tot verijdeling der plannen van Napoleon, wiens gesternte den 18<sup>den</sup> Juli 1815 op de vlakte van Waterloo voor goed onderging. Vruchteloos trachtte de andermaal vernederde Keizer naar Amerika te ontwijken. Met de *Bellerophon* werd hij naar Plymouth, en in Augustus van daar met de *Northumberland* naar St. Helena gevoerd, waar de Engelschen hem tot zijn dood in 1821 zorgvuldig bewaakten.

Koning Willem I, van wiens gebied de grenzen te Weenen nauwkeurig waren afgebakend, had tot den verkregen uitslag krachtig medegewerkt, evenals zijn oudste zoon, wien hij na het aanvaarden der koninklijke waardigheid den titel van Prins van Oranje had opgedragen, om een naam te behouden, waaraan zoowel voor zijn geslacht, als voor Nederland in het algemeen zulke dierbare herinneringen verbonden waren. Quatrebras en Waterloo bezegelden 's Konings besluit. Minder gelukkig was dat met betrekking tot de wijziging der grondwet. De Staten-Generaal der noordelijke gewesten, in dubbelen getale bijeengeroepen, keurden het aangeboden ontwerp nagenoeg eenparig goed; maar de meerderheid der Belgische notabelen was er tegen. Verrast en teleurgesteld door dezen uitslag, besloot de Koning, meer vernuftig dan staatkundig, de stemmen van het noorden en het zuiden bijeen te voegen en op grond eene aldus verkregen meerderheid, de grondwet den 24<sup>sten</sup> Augustus 1815 als aangenomen te proclameeren.

Dit was een misslag, vooral dewijl er groote voorzichtigheid werd vereischt om de klove, door langdurige scheiding tusschen de noordelijke en de zuidelijke gewesten ontstaan, langzamerhand te dempen. Maar juist deze misslag, geheel ter goeder trouw begaan, verleent ons een blik in het karakter van den man, die als Souverein Vorst reeds veel oppermachtig had geregeld en daarna, volgens de grondwetten van 1814 en 1815, ten minste over het krijgswezen, eene nagenoeg onbepaalde macht behield. Koning Willem I, wiens persoonlijkheid bij eene geschiedkundige beschouwing van zijn tijd volstrekt niet buiten rekening mag blijven, was een vrijzinnig man, doch van den ouden stempel. Doordrongen van de plichten, die als landsvader op hem rustten, beoogde hij stellig het welzijn van het algemeen en van elk onderdeel, op zijn verheven standpunt echter tevens aanwijzende, wat ieder zich ten doel moest stellen en door welke middelen dit moest worden bereikt. In deze miskennis van anderer gevoelen, die zich bij de proclamatie van de aanneming der grondwet van 1815 en bij menige latere gelegenheid uitte, lag de kiem der onaangenaamheden, welke den levensavond van den aanvankelijk schier aanbeden vorst zouden verdonkeren.

Bij de organisatie der zeemacht, had de Souvereine Vorst geraadpleegd met Mr. J. C. van der Hoop, den gewezen Fiskaal der Admiraliteit van Amsterdam, die sedert 1795 ambteloos had geleefd en nu eerst als Secretaris van Staat, daarna als Minister van Marine optrad. Zijne gehechtheid aan het oude, welke de Koning met betrekking tot de zeemacht eenigermate deelde, schemerde overal door, en wel voornamelijk in den kostbaren voet, waarop alles werd ingericht. Dit geldt echter minder het personeel, waarover nu in de eerste plaats.

Reeds voor de komst van den Prins van Oranje in November 1813, hadden vele zeeofficieren hunne diensten aangeboden. Het Voorloopig Bestuur had die aanvaard en den Kapitein ter zee

May, zelfs nog voor diens vertrek naar de Engelsche vloot, tot Schout-bij-nacht bevorderd. Sedert had de Souvereine Vorst zeeofficieren benoemd en velen de bevoegdheid om den lande te dienen teruggegeven. Nadat een onderzoek naar het gedrag der Kapiteins ter zee Cantzlaar en van Maren, op zijn verlangen gestaakt en als afgedaan beschouwd was, vernietigde hij bij diverse besluiten een aantal vonnissen in de laatste jaren bij verschillende gelegenheden tegen zeeofficieren geveld, eer hij de onderlinge verhouding den 5<sup>den</sup> Juli 1814 nader regelde. Over de zonderlinge samenstelling van dit eerste corps was men het vrij wel eens. Het bestond toch uit keizerlijke officieren, die zich aangemeld hadden, uit vele gewezen officieren, die in 1795 den dienst verlaten hadden, en uit andere, die op verschillende tijden uitgeweken, ontslagen of in 's vijands handen geraakt waren. Op eene gedrukte naamlijst van het vaste corps zeeofficieren, zooals dit zich bevond op den 1<sup>sten</sup> September 1815 staat Kinsbergen eershelve bovenaan, als Luitenant-Admiraal. Voorts worden genoemd 8 Vice-Admiraals, 8 Schout- bij-nachts, 4 Commandeurs van den breeden wimpel, een rang die weinig jaren later verviel, 41 Kapiteins ter zee, 43 Kapitein-Luitenants, 103 Luitenants der 1<sup>ste</sup> klasse, 108 Luitenants der 2<sup>de</sup> klasse, 84 Adelborsten der 1<sup>ste</sup> klasse en 97 Adelborsten der 2<sup>de</sup> klasse. Den 6<sup>den</sup> Februari 1814 was de Kapitein ter zee Cantzlaar gemachtigd tot het oprichten van een bataljon Mariniers, hetwelk de oorsprong werd van het ruim drie jaren later gevormde corps.

Ter opleiding van personeel had de Souvereine Vorst, bij besluit van 22 December 1813, de Kweekschool voor de zeevaart te Amsterdam hersteld, welke inrichting dus, na hetgeen elders dienaangaande is opgemerkt, slechts zeer kort ten volle had stilgestaan. Eerst bij een later besluit van 20 Augustus 1815 werden aan de Genieschool te Delft, die bij besluit van 24 Februari 1814 in het leven was geroepen, de Kapitein-Luitenant ter zee Kreekel, de hoogbootsman Pietersen en een Lector in de stuurmanskunst geplaatst, opdat ook aan die instelling jongelieden zich voor den zeedienst zouden kunnen bekwamen. Op grond eener kabinetsorde van 31 Mei 1815, bepaalde de Minister van der Hoop, dat Adelborsten voortaan van hun 14<sup>de</sup> tot hun 16<sup>de</sup> jaar als 2<sup>de</sup> klasse aan boord moesten zijn, en dat zij beneden dien leeftijd alleen als buitengewoon adelborst mochten voorkomen. Na twee jaren dienst, kon een Adelborst van de 2<sup>de</sup> klasse tot de 1<sup>ste</sup> klasse, en na andermaal twee jaren dienst, tot Luitenant ter zee bevorderd worden, doch altijd eerst na afgelegd examen.

Men staat verlegen bij de menigte besluiten door den Souvereinen Vorst, die in alle takken van bestuur zooveel te regelen vond, alleen met betrekking tot de zeemacht genomen. Hij bepaalde de uniformen, de traktementen en de pensioenen der zeeofficieren, waarop later een uitdrukkelijk verbod van den Minister volgde tot het dragen der uniform aan die officieren, welke verlof hadden gekregen om reizen ter koopvaardij te doen. Volgens een reglement en eene instructie van 15 Mei 1814, mochten de commandanten van 's rijks oorlogsschepen nog een hunner zoons op de rol brengen, zonder meer; moesten zij, bij hunne tehuiskomst, vooral nopens de geschiktheid der adelborsten zeer uitvoerig rapport doen, en wat de handhaving der krijgstucht betrof, zich stiptelijk houden aan den Artikelbrief. Dit was echter maar zeer tijdelijk; want bij besluit van 20 Juli 1814 werd een Crimineel Wetboek voor het krijgsvolk te water vastgesteld, met een reglement van discipline en rechtspleging, welk een en ander den 17<sup>den</sup> October van kracht zou worden op denzelfden dag, waarop het Hoog Militair Gerechtshof te Utrecht werd geïnstalleerd. De uitgebreidheid der macht, den Souvereinen Vorst verleend, werd inderdaad geëvenaard door de verbazende werkzaamheid, welke hij bij de uitoefening daarvan aan den dag legde.

Tijdens zijn verblijf te Brussel, bepaalde hij den 3<sup>den</sup> Augustus 1814 de monsterrollen van alle schepen, die hij in tien soorten verdeelde, waarvan de kleinste eene kanonneerboot met 3 stukken en 26 man, en de grootste een schip van 80 stukken en 650 koppen. Vier dagen later

verscheen een reglement op de aanwerving en betaling van het zeevolk, vervolgens een besluit van 9 Augustus tot het victualieëren der schepen van landswege en eene instructie van 13 Augustus voor de Victualiemeesters. Deze ontvingen 600 gld. vast traktement en tot behartiging van 's lands belangen 4 stuivers per dag van den 10<sup>den</sup> man eener complete equipage, d. i. van elke honderd man 10 maal 4 stuivers, gelijk er uitdrukkelijk bijstond. Zij moesten betalen, wat er aan victualie te kort kwam, en genoten de helft van het bezuinigde. Bovendien kregen zij een halven stuiver daags voor ieder man, tot bekostiging van vuur, licht en kommaliewant. Den 15<sup>den</sup> Augustus volgde eene instructie voor de Schrijvers, die naar de grootte van het schip van 70 tot 130 gld. per maand zouden ontvangen, terwijl de commandanten, die geen Schrijvers aan boord hadden, 30 gld. per maand voor schrijfloos in rekening mochten brengen. De Schrijvers genoten boven hun traktement 10 pCt. van alle verkochte goederen, 5 pCt. van de boeten voor den provoost, eenige vergoeding voor het opmaken van testamenten enz., doch mochten volstrekt geen handel drijven, behalve in thee, tabak en sommige benodigdheden voor kleine reparatiën. Tweede Schrijvers kregen slechts 24 gld. per maand. Geen wonder dat zooveel verordeningen, binnen een klein tijdsbestek gemaakt, eerlang vele wijzigingen vorderden, waaromtrent hier geene volledige opgave te doen is. Tot de onderwerpen, die het langst in beraad gehouden werden, behoort de Geneeskundige dienst, waarvan de regeling eerst plaats had bij Kon. besluit van 21 December 1815, omstreeks vier weken later gevolgd door een uitvoerig reglement van den Minister.

Ontzaglijk veel moeite baarde het bemannen der schepen, zoodra het tot uitrustingen op grooter schaal kwam. Aanvankelijk hadden zich voor de kleine vaartuigen op de binnenwateren matrozen genoeg aangeboden; doch hun aantal bleek weldra geheel onvoldoende ter bemanning van groote schepen. Ten behoeve van het leger was de loting voor de landmilitie, tot veler misnoegen, onder het nieuwe bewind in stand gebleven. Zelfs hadden de opschuddingen hierdoor op Texel te weeg gebracht, weinige dagen na de overgaaf van Den Helder, het zenden van een paar kanonneerbooten en de tegenwoordigheid van den Generaal de Jonge met een detachement krijgsvolk vereischt. Zeevolk daarentegen werd, ouder gewoonte, uitsluitend geworven. Aangezien de voorwaarden echter niet zeer uitlokkend waren, vooral nu de koopvaart en de visscherij begonnen te herleven, kreeg men niet het benodigde getal en moesten andere middelen uitgedacht worden om het ontbrekende aan te vullen. Het gouvernement beloofde daarom hun, die wegens desertie bij het leger en later wegens andere vergrijpen tot correctioneële straffen veroordeeld waren, herstel van eer en kwijtschelding van straf, op voorwaarde van gedurende zes jaren aan boord van 's lands schepen te dienen. Dit zijn de zoogenaamde „geboleerden,” van welke de toenmalige journalen telkens gewagen. De Kapitein-Luitenant ter zee Bakker, met de *Ajax* uit Noord-Amerika teruggekeerd en in het voorjaar van 1815 tot eene andere taak geroepen, kreeg last de benodigde manschappen in de provoosthuizen te 's Gravenhage, 's Hertogenbosch of Breda te zoeken, waarom hij een Luitenant ter zee naar laatstgenoemde plaats zond, ten einde er 30 te halen. Dergelijke personen, die soms vrij haveloos aan boord kwamen, werden dan gekeurd, met zekere plechtigheid door brieven van den Koning in hunne eer hersteld en dus op den goeden weg geholpen. Dat er schuim van volk onder was, dat velen hunner de eerste gelegenheid de beste aangrepen om zich weer uit de voeten te maken, dat zelfs de bruikbaarste niet terstond goede zeelieden waren, zal wel geen betoog vereischen. Doch er hing veel af van de commandanten en de verdere officieren, van welke sommige bijna volstrekt niet klaagden. De Kapitein ter zee Dietz, commandant van de *Maas*, teekende den 9<sup>den</sup> April 1815 in zijn journaal uitdrukkelijk aan, dat zijne equipage, schoon niet bevaren, boven verwachting was uitgevallen en wel goed zou worden. Eindelijk vergete men niet, dat met die equipages der eerste jaren, waarover zooveel te

klagen viel, toch de expeditiën werden volbracht, die op de marine van het koninkrijk weer spranken van den ouden zeeroem wierpen.

Alvorens een blik op de schepen te slaan, moeten wij ons hier de opmerking veroorlooven, dat zich in de eerste jaren na het herstel van 's lands onafhankelijkheid bij het gouvernement eene neiging openbaarde om vooral het vaste materiëel der zeemacht op groote schaal in te richten. De beide landswerven te Amsterdam en te Rotterdam, met de etablissementen aan het Nieuwediep en te Hellevoet, die er toe behoorden, werden behouden en uitgebreid. Reeds in 1814 werd besloten tot voltooiing der werken aan Den Helder, waarvan het nut onmiskenbaar was. Doch nadat de nog bestaande etablissementen te Enkhuizen en te Harlingen in 1815 waren opgeheven, besloot de regeering niet alleen tot vergrooting der oude werf te Vlissingen, maar tot den aanleg eener nieuwe aldaar, waartoe zij eenige perceelen aankocht. Zodoende legde zij den grond tot de uitgestrekte en kostbare werven, die weldra gezamenlijk ver overtroffen, wat de Republiek in hare beste dagen ooit had bezeten. Met betrekking tot den aard der hulpmiddelen, was dit natuurlijk doelmatig en gewenscht, met betrekking tot hare talrijkheid eene noodelooze geldverspilling, tenzij ook eene daaraan geëvenredigde vloot gevormd en onderhouden kon worden.

Hoogst waarschijnlijk heeft het nieuwe bestuur zich aanvankelijk hiermede te zeer geveleid, met het oog op een vrij aanzienlijk materiëel, waarover het te beschikken kreeg. Volgens art. 15 van het vredetractaat, den 30<sup>sten</sup> Mei 1814 te Parijs gesloten, ontving Nederland, behalve de schepen en arsenalen van Holland, waarbij die van Texel uitdrukkelijk genoemd werden, nog een derde van de schepen, het geschut en de scheepsbehoefden, die in de afgestane plaatsen, dus ook te Antwerpen voorhanden waren. Op die wijze kreeg Nederland, boven de genoemde schepen in het Nieuwediep, nog de volgende, die allen in 1807 gebouwd waren, doch later herdoopt onder andere namen voorkomen, die er hier kortheidshalve achtergevoegd zijn. De lineschepen *Charlemagne* of *Nassau*, *Cesar* of *Prins Frederik*, *Pultusk* of *Waterloo*, *Albanois* of *Batavier*, *Friedland* of *Vlaming*, *Tilsit* of *Neptunus*, *August* of *Prins van Oranje* en de brik *Sappeur* of *Spion*, Daarenboven werden eenige schepen, als de *Hollander* en de *Tromp*, en fregatten als de *van der Werff* en de *Euridice* stilzwijgend aan Nederland gelaten. Daarbij kwamen de op stapel zijnde bodems, waarvan eerlang te water gelaten werden de korvet *Najade* of *Eendragt*, de fregatten *Amstel*, *Ambitieuze* of *Wilhelmina* en *Immortelle* of *Frederica Sophia Wilhelmina*, alsmede het vroeger gemelde lineschip *La Couronne*, waarvan Truguet zoo plechtig de kiel had gelegd en dat nu als *Willem de Eerste* afliep. Eenige schepen, te Antwerpen op stapel en aan Nederland toegewezen of door het gouvernement aangekocht, werden afgebroken, waartoe de publieke aanbesteding, bij afslag en kaarslicht, tegen den 10<sup>den</sup> October 1814 werd aangekondigd.

Oogenshijnlijk beloofde het verkregen materiëel iets voor de naaste toekomst; doch het gehalte daarvan moest bij ervaring blijken, omdat sommige schepen oud, andere nooit in zee geweest waren. En de ervaring stelde veler hoop bitter teleur, gelijk de verrichtingen der eerste jaren overvloedig zullen aantoonen. Dat ook elders, met name in Engeland, omstreeks denzelfden tijd over den slechten toestand van een zeer kostbaar materieel schromelijk werd geklaagd, doet hier weinig af en had trouwens andere oorzaken. Bij den oorlog van Engeland met Noord-Amerika, die eerst den 24<sup>sten</sup> December 1814 met den vrede te Gent eindigde, was de meerderheid der Amerikaansche fregatten gebleken, hetgeen aan die soort van schepen eene toenemende belangrijkheid schonk.

Engeland was nog in den gemelden oorlog gewikkeld, toen de heer Changuion den 22<sup>sten</sup> Mei 1814 als Nederlandsch Ambassadeur naar Noord-Amerika onder zeil ging met het koopvaardijship *Prins van Oranje*, doch begeleid door de korvet *Ajax*, onder het bevel van den

Kapitein-Luitenant ter zee Bakker. Deze ontdekte bijna onmiddellijk na zijn vertrek eene dwarse scheur in den fokkemast, die in zee niet te repareren was, en gaf daarom te eer gehoor aan het verzoek van den Ambassadeur, die met zijne gansche familie ongesteld was, tot het aandoen van eene Engelsche haven. De *Ajax* toefde met den koopvaarder van den 26<sup>sten</sup> Mei tot den 5<sup>den</sup> Juni ter reede van Spithead, waar de fokkemast hersteld en eenige victualie als onbruikbaar afgekeurd werd. Voorts leverde de reis weinig bijzonders op. Na den 28<sup>sten</sup> Juli de *Leander*, een der Engelsche schepen, waarmede Boston geblokkeerd werd, ontmoet te hebben, liep de commandant op verlangen van den Ambassadeur de eerste plaats de beste maar binnen, zijnde een visschersdorpje met een fort in de baai van Marblehead. Langs de kust zeilende, bereikte hij den 31<sup>sten</sup> Juli de reede van Boston, waar de Ambassadeur 's anderen daags aan boord van de *Ajax* ging en zich van dezen bodem in staatsie naar de stad begaf. De menigte, welke de straten vulde, begroette hem met een luid „*Oranje boven!*” en hij zette weldra de reis over land voort naar Nieuw-York.

Wachtende op *dépêches*, die hij met de *Ajax* moest overbrengen, liet de commandant eenige reparatiën doen. Hij vond zich verplicht weder eene hoeveelheid erwten, als oneetbaar, over boord te werpen, welk punt nader zal worden aangeroerd, en hier dus onbesproken blijft. Liever zij hier eene kleine bijzonderheid van anderen aard gemeld, waardoor het verblijf te Boston werd gekenmerkt. De Kapitein-Luitenant kwam er namelijk in aanraking met den gewezen Adelborst Zwart van Esch, die indertijd te Batavia met de *Maria Reijgersbergen* was genomen en nu sedert zes jaren in Noord-Amerika het beroep van leerlooier uitoefende. Hij was slechts een der velen, die op verschillende wijzen hun onderhoud in den vreemde hadden gezocht. Thans bestond er behoefte aan personeel, waarom de Kapitein-Luitenant Bakker hem in het belang der marine vrijen overtocht verleende met de *Ajax*. Deze stak den 18<sup>den</sup> October, drie dagen na de ontvangst der verwachte *dépêches*, in zee en bereikte den 21<sup>sten</sup> November, na eene voorspoedige reis, de reede van Texel, waar op dit tijdstip een eskader werd in gereedheid gebracht, bestemd om onder den Schout-bij-nacht Tulleken naar de Middellandsche Zee te gaan.

Den 13<sup>den</sup> October had de Souvereine Vorst de schepen ter reede van Texel bezocht, waar de *Kenau Hasselaer*, een der schepen van het eskader, den laatsten October met vier koopvaarders zeilde. De Kapitein ter zee Dibbetz, die er het bevel over voerde, met een gebroken ra te Cadix gekomen, waar hij achttien dagen werd opgehouden, veroorloofde zich de opmerking, toen hij daarop het leder van den eenen zuiger der brandspuit geheel verteerd vond, dat alles wel beter mocht worden nagezien voor men het medekreeg. Hij stevende met de nieuwe ra naar Malaga, waar hij den 14<sup>den</sup> December op de reede kwam en vervolgens achter de moelje ging liggen, om er te overwinteren, in afwachting van de andere schepen onder den Schout-bij-nacht Tulleken.

Eerst den 22<sup>sten</sup> December 1814 ging deze onder zeil met de *Zeeland* (68), vroeger de *Doggersbank*, die bij besluit van 30 Juli dezen naam had gekregen, de *Rotterdam* (68), de *IJssel* (44), de *Aurora*, thans de *Dageraad* (36), de *Eendragt* (24), indertijd te Amsterdam als *Najade* op stapel gezet, en de *Havik* (8). De Kapitein-Luitenant Bakker, terzelfder tijd in zee gestoken met de *Ajax* om zich met dezen bodem naar Vlissingen te begeven, werd door storm belopen en viel den 31<sup>sten</sup> December met schade te Goeree binnen. Veertien dagen later ging hij met zijne equipage over op de schoeners *Brakel* en *Triton*, waarmede hij eenige der groote schepen, aan Nederland toegewezen, van Antwerpen naar Vlissingen moest brengen. Voor het eskader van den Schout-bij-nacht Tulleken, dat slechts drie dagen tamelijk voorspoedig zeilde, ofschoon men op de *Zeeland* wegens een lek aanhoudend moest pompen, was dezelfde storm noodlottig. Binnen twee etmalen nam de wind met vliegende orkaanbuien dermate toe, dat alle



schepen deerlijk gehavend en verstrooid werden. De nog voorhanden journalen behelzen daarvan vele bijzonderheden. Op het vlaggeschip woeien het groot marszeil en het stormstagzeil uit de lijken, geraakten de kruis- en de grietjessteng over boord en werden de galerijen stuk geslagen. Niet minder erg zag het er van binnen uit, waar „*victualie, plunjes, in één woord alles in het gansche schip dreef, komende het water door alle naden van buiten boord binnenloopen.*” 's Anderen daags brak nog de groote ra, die in 't zicht van Ouessant door eene waarlooze voormarsera werd vervangen. Maar de Schout-bij-nacht, die met een zoo ontramponneerd schip de reis niet kon voortzetten, stelde met de *Zeeland* koers naar Plymouth, waar hij den 31<sup>sten</sup> December de *Havik* terugvond en nog denzelfden dag de *IJssel*, doch zonder masten bij zich kreeg.

De *Havik* had de stukken over boord geworpen en van tijd tot tijd olie in zee gestort, om de kracht der golven te breken. De Kapitein ter zee van Nes, die zich met de *IJssel* eene goede reis had voorspeld, was er veel slechter aan toe. Binnen drie kwartier was zijn schip masteloos en de boegspriet op drie plaatsen gekraakt. Eerst had zich de fokkemast op een derde onder de zwichting, daarna de bezaansmast op gelijke hoogte begeven, en eindelijk was de reeds gekraakte groote mast bij het dek afgebroken. Het had moeite genoeg gekost de vleet te kappen, waartoe zijne vier bijlen niet voldoende geweest en de enterbijlen te zwak bevonden waren, zoodat hij zich van zijne tafelmessen had moeten bedienen. „*En wat is een mes,*” vroeg hij te recht, „*om een groot hoofdtouw door te krijgen!*” Met de andere schepen van het eskader zag het er weinig beter uit. De *Dageraad* kwam den 3<sup>den</sup> Januari 1815 met een gebroken bezaansmast te Plymouth. De *Eendragt*, die met schade te Brest, en de *Rotterdam*, die met schade te Falmouth was binnengevallen, daagden eerst later op. Het Nederlandsche gouvernement, van al die zeerampen hoorende, zond aanstonds den Constructeur Glavimans naar Engeland, die over Londen reisde en zich den 24<sup>sten</sup> Januari te Plymouth bevond. Uit een herhaald onderzoek bleek, dat noch de *Zeeland*, noch de *Rotterdam* de reis konden voortzetten, dewijl zich nog andere gebreken openbaarden, niet door storm veroorzaakt. Beide schepen moesten achterblijven en het meerendeel van de officieren en equipages ging over op de *Melampus* en de *Diana*, twee fregatten, door het Nederlandsche gouvernement den 7<sup>den</sup> Maart van het Engelsche gekocht en met den 10<sup>den</sup> April in dienst gesteld. Den 28<sup>sten</sup> heesch de Schout-bij-nacht zijne vlag op het eerste. Inmiddels was de proclamatie van den 16<sup>den</sup> Maart, betrekkelijk het aannemen der koninklijke waardigheid door den Souvereinen Vorst, op de schepen voorgelezen en met een zeventvoudig „*Leve de Koning!*” begroet. Het bezorgde aan de equipages, die hard moesten werken, een vroolijken dag, die hunne makkers binnengaats nagenoeg vier weken te voren insgelijks hadden genoten, waarbij behalve een extra oorlam, 's avonds weer het van ouds gebruikelijke rantsoen wijn, tabak en pijpen was uitgedeeld. Hoeveel moet echter dat repareeren in Engeland niet gekost hebben, indien men nagaat, dat alleen voor de *Dageraad*, een der minst beschadigde bodems, meer dan 50.000 gld. werd betaald ! Nochtans geraakt het geldelijk verlies, hoe belangrijk ook, geheel op den achtergrond bij den nadeeligen indruk, dien het eerste optreden van het pas herboren Nederland als zeemogendheid, op landgenoot en vreemdeling moest te weeg brengen. En dat juist terwijl Napoleon's landing in Frankrijk alles op losse schroeven stelde en de verdere uitrustingen, zoo hoog noodig voor de koloniën, vertraagde. Groot-Brittanje had toch bij een tractaat van 13 Augustus 1814 alle bezittingen teruggegeven, met uitzondering van de Kaap de Goede Hoop, Berbice, Demerary en Essequibo. De vereischte benoemingen waren gedaan tot het overnemen der koloniën en tot vestiging van een Nederlandsch bestuur aldaar, schepen werden uitgerust om de nieuw benoemden naar hunne bestemming te voeren en zoowel in Oost- als in West-Indië de Oud-Hollandsche vlag te vertoonen, toen eerst de ramp van Tulleken

het vertrouwen der natie schokte en vervolgens de nadering van den in Frankrijk teruggekeerden Keizer de nationaliteit zelve bedreigde. Om deze te beschermen werden alle krachten aangewend en volgens eene ministeriëele resolutie van 27 Maart ook twee flottieljes uitgerust: de eene op de Schelde onder den Vice-Admiraal van Braam, de andere op de Maas onder den Commandeur Wolterbeek. De bemanning der vaartuigen moest met die van de grootere schepen worden aangevuld. Zoo moest b. v. de Kapitein ter zee Hofmeijer zich tijdelijk begeven met de equipage van de *Amsterdam*, een der schepen van het Oost-Indisch eskader, op de flottielje van Wolterbeek, waar zij tot den 26<sup>sten</sup> Juli bleef. Ook de Indische brigade onder den Generaal Anting, sterk 3738 man, moest eerst den veldtocht tegen Napoleon bijwonen, waaruit ten duidelijkste blijkt, welk eene stoornis diens plotseling verschijnen in de eerste uitrusting naar de koloniën verwekte.

Intusschen was voor de schepen van Tulleken, die onze hervatte koopvaart in de Middellandsche Zee moest beveiligen, ten volle gezorgd. Reeds den 7<sup>den</sup> Mei was de Kapitein-Luitenant ter zee 't Hooft met de *de Ruyter* van Texel gezeild om victualie te brengen naar 's lands eskader te Plymouth, waar hij den 23<sup>sten</sup> aankwam. De *Rotterdam*, afgekeurd voor allen verderen dienst, werd te Falmouth verkocht en gesloopt; de *Zeeland* vertrok den 6<sup>den</sup> Juni van Plymouth, liep acht dagen later te Vlissingen binnen en zeilde vervolgens naar Texel om er als wachtschip te dienen. Het eskader van den Schout-bij-nacht Tulleken, thans bestaande uit de *Melampus* (44), de *Diana* (44), de *IJssel* (44), de *Dageraad* (36), de *Eendragt* (24) en de *Havik* (8), stak, na het overnemen van de proviand, den 16<sup>den</sup> Juni te Plymouth in zee. Vier dagen later vertrok de Kapitein-Luitenant ter zee 't Hooft, die onderweg van een Britsch konvooi de nederlaag van Napoleon hoorde en den 25<sup>sten</sup> ter reede van Texel kwam, waar voortdurend aan de schepen voor de koloniën werd gearbeid.

De *Maria Reijgersbergen*, een daarvan, was in het voorjaar naar Vlissingen gezeild, doch keerde later terug. De *Maas*, die met een konvooi naar Cadix moest, was insgelijks naar Vlissingen gezonden. De Kapitein ter zee Dietz, die er het bevel over voerde en zijne onbevaren bemanning roemde, was minder tevreden over den staat van het schip. Naar aanleiding van het breken eener lijzeilspier van de groote ra, wees hij, die reeds over de onbezeildheid van het schip had geklaagd, op de slechtheid van het ijzerwerk. Mocht hij dit tot op zekere hoogte kunnen verschoonen, voor de onachtzaamheid, waarmede sommige breuken en lasschen gesmeed waren, kon hij geene verschooning uitdenken. Na deel genomen te hebben aan de feestelijkheden, toen de „*beroerder der wereld*” was verslagen, ging hij den 28<sup>sten</sup> Juni onder zeil. Buitengaats kreeg hij eenige koopvaarders met de *Irene* bij zich, die hij naar Bilbao detacheerde, terwijl hij zelf met de *Maas* en eene kof naar Cadix ging, waar hij vijf dagen later de terugreis aanvaardde met eene onbezeilde brik, die hij spoedig uit het zicht verloor. Er bleek aan de *Maas* nog al wat te haperen; want de boegspriet, waarvan de hieling niet behoorlijk met eene pen in den oven was ingelaten, had door ruim anderhalven duim naar binnen te schuiven een lek in de kruitkamer veroorzaakt. Gelukkig was dit tijdig ontdekt en verholpen, daar men door zwaar stampen het tuig had kunnen verliezen, zonder er de reden van te weten. Wel jammer, dat men niet alles even tijdig ontdekte; want de *Maas*, voor de Taag weer vereenigd met de *Irene*, geraakte hiermede den 23<sup>sten</sup> Augustus door eene misrekening in het Verkeerde kanaal, waar beide schepen, deels wegens de onbekendheid met het vaarwater, deels wegens de onbekwaamheid der loodsen, veel gevaar uitstonden en nog veel moesten betalen, eer zij weer goed op streek waren. Den 3<sup>den</sup> September bereikte de *Maas* de reede van Texel, waar de schepen voor Oost-Indië nog lagen.

De Kapitein ter zee Spengler, die twee dagen te voren afscheid had genomen om met de *Irene* naar Vlissingen te zeilen, vond er een klein eskader, onder den Vice-Admiraal van Braam voor

West-Indië uitgerust, waarbij hij zich met zijne brik moest voegen. Bij het in orde brengen daarvan, in het voorjaar, was nog al goed toegezien. Spengler teekende ten minste in zijn journaal aan, dat hij de koperen sloten der kruitkamer in tegenwoordigheid van een officier er aan had laten maken, opdat men niet andermaal, uit zuinigheid, ijzeren in plaats van koperen spijkers zou gebruiken, zooals nog onlangs tot zijne verwondering was geschied. Zijne houding, tijdens het verzeilen in het Verkeerde kanaal, pleit zeer voor hem en hij was in November op de *Irene* met alles gereed eer de vastgestelde zeildag aanbrak.

Voor het einde van 1815 staken alle schepen, die zich naar de koloniën moesten begeven, in zee. Den 9<sup>den</sup> October was de Kapitein-Luitenant ter zee van Schuier onder zeil gegaan met de *Venus*, om hiermede den Generaal Daendels, die tot Gouverneur der bezittingen op de kust van Guinea was benoemd, naar de plaats zijner bestemming te brengen. Van de twee eskaders vertrok het eerst dat van Texel, naar Oost-Indië gedestineerd, bestaande uit de *Evertsen* (80), de *Amsterdam* (80) de *Braband* (76), de *de Ruyter* (80), de *Maria Reijgersbergen* (32), de *Iris* (18) en de *Spion* (18), onder den Schout-bij-nacht Buyskes, die met den heer Elout en den toekomstigen Gouverneur-Generaal Baron van der Capellen — beiden bevonden zich aan boord — de commissie vormde, belast met het overnemen der kolonie. Van den beginne af ondervond ook dit eskader allerlei tegenspoed. Reeds bij het uitzeilen op den 29<sup>sten</sup> October, geraakten de *Braband* en de *Maria Reijgersbergen* op den Drempel. Hoewel beiden spoedig weder vlot werden, bereikten zij echter het eskader niet meer; want de *Braband* liep te Portsmouth en de *Maria Reijgersbergen* te Falmouth binnen, waar zij een droevigen tegenhanger opleverden van hetgeen nog zoo kort geleden met de schepen van Tulleken was voorgevallen. De *Braband* moest de reis geheel staken en er verliep nagenoeg een vol jaar, eer de Kapitein ter zee van Senden met de *Prins Frederik* de aan boord zijnde troepen overnam. Zoo erg was het met de *Maria Reijgersbergen* niet gesteld, maar toch erg genoeg, daar het fregat na eene kostbare en zeer omslachtige reparatie, omdat het ook troepen aan boord had, eerst den 19<sup>den</sup> April 1816 te Portsmouth gereed lag, waar het den 16<sup>den</sup> Mei onder zeil ging. In de Simonsbaai bleek het wel tien of twaalf voet van de looze kiel verloren te hebben en was het nog onlangs grootendeels vernieuwde koper zeer beschadigd, ongetwijfeld door het stooten bij een doorgestane storm. Eerst den 29<sup>sten</sup> October 1816, dus juist een jaar na het verlaten der reede van Texel, bereikte de *Maria Reijgersbergen* Batavia.

Buyskes was er den 26<sup>sten</sup> April gekomen met de *Evertsen* en de *Spion*, later gevolgd door de *Iris*, de *Amsterdam* en de *de Ruyter*, Het verhaal van het wedervaren dier schepen moet tot nader worden verschoven. Hier vergenoegte men zich met de opmerking, dat het journaal van den Kapitein ter zee Hofraeijer op de *Amsterdam* een donker tafereel ophangt van den staat, waarin zich dit schip bevond, hetwelk den Baron van der Capellen nog al overvoerde. Wegens bekomen schade en de wrakheid van het tuig was de genoemde bevelhebber, na de andere schepen uit het oog verloren te hebben, met de *Amsterdam* niet te Rio Janeiro, het bepaalde rendez-vous, maar in de Allerheiligenbaai binnengevallen, waar het Portugeesche bestuur hem in alle opzichten steunde, schoon het niet kon vergunnen op heilige dagen te werken, aangezien dit „tot de religie behoorde.” Hier vernam Hofmeijer de ramp van de *Braband* en de *Maria Reijgersbergen*, eer hij den 10<sup>den</sup> Januari 1816 weder onder zeil ging. Uithoofde van het wrakke tuig, deed hij nu weder de Tafelbaai in plaats van de Falsbaai aan, en toen hij na eenig oponthoud aldaar de reis vervolgde, ontdekte hij telkens nieuwe gebreken. Het schip werkte en slingerde vreeselijk; het roer stootte hevig; op sommige plaatsen was het huidkoper los. Aangezien de bouten van de scheg, in stede van veertien duim, wel drie voet van elkander zaten, bestond er gevaar niet alleen de scheg, maar dien ten gevolge ook den boegspriet en het gansche tuig te verliezen. Zelfs kleinigheden waren niet in orde. Bij het gebruik der pompen,

bleek het leder van de zuigers zoo slecht te zijn, dat het moest worden vernieuwd. Om dit te kunnen doen, was men echter genoodzaakt voor 10 gld. goed zooller van den commandant der troepen over te nemen. Zeker al genoeg om te doen zien, dat ook de schepen, die hunne bestemming het eerst bereikten, daarom nog niet als ten volle voor hunne taak berekend geacht moesten worden.

Ruim drie weken na den Schout-bij-nacht Buyskes, was de Vice-Admiraal van Braam den 21<sup>sten</sup> November 1815 uit Vlissingen gezeild met de *van der Werff* (44), de *Euridice* (32), de *Irene* (16) en de *Haai*, te gelijk met de *Prins van Oranje* (80), die evenwel slechts tijdelijk denzelfden koers stuurde, omdat deze de Gouverneurs van St. Eustatius, St. Martin en Curaçao aan boord had, welke betrekking op het laatstgenoemde eiland aan den Vice-Admiraal Kikkert was opgedragen, die er vroeger als zeeofficier zooveel jaren had doorgebracht. De *Haai* moest wegens een lek te Falmouth binnenloopen; doch de andere schepen, die elkander spoedig uit het zicht verloren, bereikten zonder noemenswaardige voorvallen hunne bestemming. De *Euridice*, waarop zich de Gouverneur van Panhuys bevond, werd den 15<sup>den</sup> Januari 1816, voor de rivier van Suriname, terstond gepraaid door de *Irene*, die tevens berichtte, dat ook de *van der Werff* bij het fort Amsterdam ten anker lag. Vele Engelsche stafofficieren kwamen den Nederlandschen Gouverneur verwelkomen, hetgeen ook de Vice-Admiraal van Braam deed, zoodra de *Euridice*'s anderen daags tot het fort genaderd was. Vervolgens begaf zich de Gouverneur van Panhuys, met de commandanten der schepen en der medegebrachte troepen naar Paramaribo, waar den 26<sup>sten</sup> Februari 1816 de Engelsche vlag op het fort gesalueerd en tegen de Nederlandsche verwisseld werd. Twee dagen later vertrok de Engelsche brik *Espiègle*, met een zestal transportvaartuigen, waarop zich de gewezen Engelsche gouverneur met zijne troepen had ingescheept.

Onmiddellijk daarna ging de Vice-Admiraal van Braam onder zeil met de *van der Werff* en de *Euridice*. Zijne aanvankelijk voorspoedige tehuisreis, waarop hij nog Barbados aandeed om hulp te bieden zoo dit noodig was, werd echter weldra door bezwaren van onderscheiden aard gekenmerkt. Eerst gevoelde de Kapitein ter zee Guinoseau van de *Euridice* op den 3<sup>den</sup> April zich ongesteld, hetgeen dermate verergerde, dat hij twee dagen later overleed. Daarna ging de Vice-Admiraal van Braam met een adelborst van denzelfden naam en zijn secretaris den 7<sup>den</sup> April op de *Euridice* over, omdat de *van der Werff* zoo lek was geworden. Gelukkig naderde men het Kanaal, waar de Kapitein ter zee Kolff den 20<sup>sten</sup> April met de *van der Werff* naar Falmouth stevende. De Vice-Admiraal deed met de *Euridice* in het voorbijgaan Portsmouth aan, waar op dit oogenblik de *Braband* en de *Maria Reijgersbergen* nog lagen. Hij toefde er echter niet lang en viel den 1<sup>sten</sup> Mei 1816 te Vlissingen binnen. Na de terugkomst van de *van der Werff*, schreef de Constructeur P. Glavimans in zijn rapport van 30 Augustus 1816 over den toestand van dezen bodem o. a. „*Het is ongetwijfeld dat dit schip eene mindere sterkte heeft, dan schepen vóór dien tijd gebouwd, dewijl hetzelfde na de toenmalige voorschriften voor een gedeelte op de Fransche en voor een gedeelte op de Hollandsche wijze is zamengesteld.*” Uit een vroeger rapport blijkt, dat de *van der Werff* onder de regeering van Koning Lodewijk naar het model van *La Venus*, een Fransch fregat, dat zich als een uitstekend zeiler had doen kennen, was gebouwd, doch met eenige wijzigingen, waardoor het niet dezelfde hoedanigheid bezat. Thans achtte de genoemde Constructeur het evenwel zoo te kunnen voorzien, dat het nog een aantal jaren kon worden gebruikt.

Andere schepen keerden insgelijks terug. De *Prins van Oranje*, onder den Kapitein ter zee Lewe van Aduard naar St. Eustatius, St. Martin en Curaçao geweest, waar de Vice-Admiraal Kikkert den 4<sup>den</sup> Maart het bestuur had overgenomen, was den 3<sup>den</sup> Mei weder te Vlissingen. Tijdens het gereedmaken van dit schip voor een tocht naar de Middellandsche Zee, had den

16<sup>den</sup> Juli, bij het inzetten der masten, door het achteroverslaan van den bok een ongeluk plaats, waarbij één man het leven verloor en zes of zeven gekwetst werden. Den 4<sup>den</sup> Juli viel de *Irene*, tot het verrichten van kleine diensten eene wijle in West-Indië opgehouden, te Hellevoetsluis binnen, waar ook deze brik zich voor een tocht naar de Middellandsche Zee moest voorbereiden. Iets vroeger was de Kapitein-Luitenant ter zee van Schuier met de *Venus* teruggekeerd van zijne reis met den Generaal Daendels naar de kust van Guinea.

Voor alle koloniën was dus in den zomer van 1816 iets gedaan en er kruiste een eskader in de Middellandsche Zee. De Koning, zoo al niet rechtens, dan toch zedelijk aansprakelijk voor al wat gebeurde, daar zijne Ministers, volgens de toenmalige grondwet, slechts aan hem verantwoordelijk waren, had met leedwezen de vele rampen vernomen, welke de eerste zeetochten kenmerkten. Hij benoemde den 24<sup>sten</sup> Januari 1815 eene commissie, bestaande uit den Vice-Admiraal Graaf van Bylandt Halt, den heer Steengracht van Oosterland, lid van de Staten-Generaal, en den Schout-bij-nacht Lemmers, om een onderzoek in te stellen naar hetgeen met de schepen van den Schout-bij-nacht Tulleken sedert den tijd hunner indienststelling tot hun vertrek uit Texel was voorgevallen, welke commissie den 5<sup>den</sup> Augustus haar rapport uitbracht. Bij Kon. besluit van 30 Augustus werden de Constructeur-Generaal Glavimans en twee Onder-Constructeurs uithoofde hunner nalatigheid in de bezorging der hun opgedragen werkzaamheden uit 's lands dienst ontslagen. Later uit een rapport van den Kapitein ter zee Hofmeijer vernemende, dat de groote steng van de *Amsterdam* zonder harden wind gebroken en daarna van zeer slecht hout bevonden was, gelastte de Koning weder een onderzoek, ten einde een nieuw blijk te geven van zijn ernstig voornemen „om in de beambten der constructie en uitrusting geene achteloosheid ongestraft te laten.” Hij besloot tevens den Vice-Admiraal van Capellen naar de Middellandsche Zee te zenden, ter vervanging van den Schout-bij-nacht Tulleken.

Oorspronkelijk was diens eskader bestemd geweest, den herleefden handel te beschermen en de tractaten met de Barbarijsche vorsten te vernieuwen, waartoe het presenten aan boord had. Na het gemelde vertrek van Plymouth, den 25<sup>sten</sup> Juni 1815 voor de Taag gekomen, had de Schout-bij-nacht Tulleken de *Havik* naar Lissabon gezonden om berichten in te winnen nopens de Algerijnen en tevens te vernemen, of er ook schepen lagen, die konvooi verlangden. Drie dagen later kwam het uitgezonden vaartuig weder bij het eskader, dat nu de reis ongestoord voortzette tot Malaga, waar het de *Kenau Hasselaer* vond. Den 11<sup>den</sup> Juli ging de Schout-bij-nacht met al de schepen onder zeil en vertoonde zich, na inmiddels den tot Consul benoemden heer Frasinet aan boord gekregen te hebben, den 24<sup>sten</sup> Juli voor de baai van Algiers. Hij zond de *Diana* naar binnen, met eene parlementaire vlag aan den grooten top en eene Engelsche aan den voortop, welke laatste tot een sein voor den Engelschen Consul moest dienen. De Schout-bij-nacht liep de beide volgende dagen met de *Melampus* in de baai, ontving zoowel den havenmeester der stad, als den Engelschen Consul met een „*God save the king*”; doch zijne poging om te onderhandelen scheen volstrekt niet te vlotten.

Intusschen daagt uit zee eene Algerijnsche korvet op, die naar de haven stuurt. De Schout-bij-nacht achtte het niet voegzaam, onder de gegeven omstandigheden, zelf iets tegen haar te ondernemen, doch schijnt er, volgens het journaal van den Kapitein-Luitenant ter zee Blom op de *Melampus*, geen bezwaar in gevonden te hebben, dat andere schepen van het eskader dit wel deden. De *Kenau Hasselaer*, de *IJssel* en de *Diana* vuurden ten minste lustig op het binnenkomende vaartuig. De baas zeilmaker van de *Kenau* kreeg zelfs een dukaat voor een schot, dat blijkbaar goed had geraakt. De *IJssel* had 139 schoten gedaan, en de Kapitein ter zee van Nes meende, dat de Schout-bij-nacht 's anderen daags eenig misnoegen liet blijken, omdat men de korvet niet had genomen. Een Engelschman, die ons eskader prijst en aan

boord van de *Wizard* getuige was van den strijd, zegt dat de Algerijnen onze witte vlag niet eerbiedigden. Den 27<sup>sten</sup> Juli werden alle onderhandelingen afgebroken „*wegens de affaire van gisteren en de onbetamelijke eischen van den Dey.*” Ten overvloede liep de Schout-bij-nacht den 29<sup>sten</sup> nogmaals de baai in, behalve de vroeger genoemde vlaggen ook eene Nederlandsche voerende.

De schepen van het eskader gingen nu met verschillende bestemming uiteen. De *IJssel*, de *Dageraad* en de *Kenau Hasselaer* moesten zich naar Cagliari begeven, om quarantaine te houden en vervolgens de vlag te Napels vertoonen. De *Eendragt* stevende met brieven voor den Ambassadeur te Madrid naar Alicante, de *Havik* met den Consul Frasinet en brieven voor Nederland naar Livorno. De Schout-bij-nacht zelf begaf zich met de *Melampus* en de *Diana* naar Tunis, waar hem eene betere ontvangst ten deel viel. Hij legde er met zijne officieren een statelijk bezoek af bij den Dey en liet de zeven kisten en drie pakken met geschenken voor dezen lossen, waarna hij den 15<sup>den</sup> Augustus, als tegengeschenk van den Dey, 10 ossen, 30 schapen, 100 hoenders, 3000 kleine tarwebrooden, alsmede eene hoeveelheid boter, rijst, waskaarsen, koffie, houtskool, brandhout, vruchten en soepgroenten aan boord kreeg. Na ook te Tripoli een vriendschappelijk bezoek te hebben afgelegd, zette de Schout-bij-nacht koers naar Livorno, waar hij den 21<sup>sten</sup> September de *Eendragt* en de *Havik* vond. De laatste was den 12<sup>den</sup> Augustus met stormweder binnengekomen en had toen, wegens het verlies zijner beide ankers, een noodanker gemaakt van een werpanker en twee carronnades. Thans was alles vrij goed in orde en werd het eskader te Livorno den 9<sup>den</sup> October voltallig, door het binnenkomen van de drie bodems, die te Napels geweest waren. Op dit oogenblik spoedde echter de taak van den Schout-bij-nacht Tulleken ten einde.

Denzelfden dag kwam namelijk ook de Vice-Admiraal van Capellen te Livorno, wien de Schout-bij-nacht den 17<sup>den</sup> October 1815 „*met den gepasten eerbied en onderwerping aan de bevelen van Z. M., evenwel niet zonder de levendigste aandoening het commandement van het esquadre overgaf.*” Acht dagen later stak de Vice-Admiraal hiermede in zee. Hij was tevreden over hetgeen de bevelhebbers der schepen hem nopens hun dienstijver hadden betuigd en mocht het beste verwachten van equipages, wier geestdrift door het bekend maken van de instelling der Militaire Willemsorde was aangevuurd. Den 8<sup>sten</sup> November, toen hij de baai van Algiers met de *Melampus* binnenstevende, gaven de Algerijnen geenerlei teekenen, noch van vriendschap, noch van vijandschap. Het duurde nog vele maanden, eer de overmoedige Dey tot rede werd gebracht.

In plaats van de schepen op hun verderen kruistocht of in de Spaansche havens te volgen, zullen wij hier een en ander inlasschen, om te doen zien met welke bezwaren het personeel van dien tijd te kampen had. Behalve de gebreken der schepen, waarop reeds vroeger is geweest, liet ook de victualiëering veel te wenschen over. Elders is terloops gesproken van afgekeurde victualie; hier mogen enkele voorbeelden, aan schepen in andere oorden ontleend, ten bewijze strekken, hoe ver dit ging. Den 2<sup>den</sup> Januari 1816 werd op de *Euridice* eene hoeveelheid stokvisch en beschuit als bedorven afgekeurd; den 10<sup>den</sup> Januari wierp men op de *Amsterdam* 138 zak groene erwten over boord en den 16<sup>den</sup> Juli, na de aankomst te Batavia, 29 vaten vleesch en 67 vaten spek, die pas uit een transportschip waren overgenomen. De *Maria Reijgersbergen* ontdeed zich den 4<sup>den</sup> Augustus, in de Simonsbaai, van 250 pond kaas en nagenoeg 7000 pond stokvisch. Ter opheldering diene, dat een groot gedeelte dier victualie uit de Fransche magazijnen en van het leger afkomstig was. Ieder zal echter beseffen, dat het verbruiken daarvan op 's lands schepen, waar niet lichtvaardig werd afgekeurd, een nadeeligen invloed moest hebben op de stemming van equipages, waaronder velen toch al niet bij voorkeur ter zee dienden. Op de schepen in de Middellandsche Zee was het niet beter gesteld, hoewel

de gevolgen zich eerst later deden gevoelen. Door den eersten storm op de uitreis was bovendien veel beschadigd en bedorven. De *Kenau Hasselaer* had, bij vergissing, krijt en azijn in plaats van loodwit en wijn aan boord gekregen. Dit beteekende echter minder, dan het telkens over boord werpen van zekere hoeveelheid victualie.

Over de schepen zelve van het eskader in de Middellandsche Zee, waaronder nu evenwel twee van Engelsche constructie, was niet te klagen, met uitzondering van de *IJssel*. Dit fregat, naar Fransch model gebouwd en uiterlijk voldoende, was bij een storm van den 3<sup>den</sup> November 1815 geheel uit elkander gewerkt en weinig dagen later, als ongeschikt voor den dienst, naar Gibraltar gezonden. Opmerkelijk zijn de rapporten door den Kapitein ter zee van Nes hierover uitgebracht. Volgens hem, hadden de Franschen dit en andere fregatten opzettelijk zoo licht gebouwd, om er weinige jaren tot oefening van zeelieden en het nemen van prijzen gebruik van te maken, en den vijand geene goede schepen in handen te spelen, zoo hij die vermeesterde. Nu openbaarde zich plotseling het ondoelmatige der zeker te lichte constructie. „*Men moet 't zien,*” schreef de commandant, „*om zich een idee te kunnen formeeren, hoedanig alle balken, knieën en steunders los en werkende waren, en hoe dezelve ontzet zijn gebleven; alle de naden liggen open, en daardoor is er geene drooge plaats in 't schip te vinden.*” Van gebrek aan ijver bij den bevelhebber kan geen sprake zijn, daar hij nog in dezelfde maand, tegen den raad van den Vice-Admiraal, eene poging deed om het eskader met zijn fregat, dat reeds zooveel duizenden had gekost, op een kruistocht te volgen. Nauwelijks was hij echter buiten de baai, of hij moest zijn plan opgeven. Het hooge woord moest er uit: „*alles ontzette zich.*” De *IJssel* was zelfs, wegens de hooge dagloonen te Gibraltar, geene volledige reparatie waard. Het schip moest liever wat opgelapt en huiswaarts gezonden worden, hetgeen ook eene Engelsche commissie raadzaam keurde. Met het oog op de vele rampen der eerste jaren, is het niet onverschillig, dat juist een der onder het Fransche bestuur gebouwde fregatten zoo ten eenen male ongeschikt bleek voor den dienst. Andere schepen van het eskader in de Middellandsche Zee waren beter voor hunne taak berekend, en de wijze, waarop bevelhebbers en equipages zich in 1816 kweten, strekte der Nederlandsche marine tot eer.

Toen de Vice-Admiraal van Capellen zich in Januari van het genoemde jaar met de *Melampus*, de *Diana* en de *Eendragt* voor Algiers liet zien, vond hij er alles onveranderd. Hij zeilde vervolgens naar Port-Mahon, waar eerst de *Kenau Hasselaer* en later de *Dageraad*, die een koopvaarder had gekonvooieerd, bij de vlag kwam. Den 26<sup>sten</sup> Februari ging het gansche eskader onder zeil en liep den 20<sup>sten</sup> Maart, na even Alicante en Malaga te hebben aangedaan, te Gibraltar binnen. Hier vernam men den 5<sup>den</sup> Mei van de *Eendragt*, die voor de baai had gekruist, dat Lord Exmouth, de bevelhebber van een Britsch eskader, met Tunis en Algiers een verdrag had gesloten.

Sedert twee jaren had men in Engeland, welks gouvernement zoo voor de afschaffing der slavernij in de koloniën ijverde en andere natiën tot medewerking aanspoorde of noopte, vele stemmen gehoord in het belang der blanken, die te Algiers en elders op de kust van Barbarije als slaven behandeld werden. Het ging trouwens niet aan, zich overal het deerniswaardig lot der verongelijkte negers aan te trekken, en inmiddels te gedoogen, dat blanken, wier getal niet zonder overdrijving op wel 40.000 werd geraamd, in slavernij bleven en steeds nieuwe lotgenooten kregen. Met verontwaardiging bespeurde het Engelsche volk, dat Noord-Amerika in een tractaat, den 30<sup>sten</sup> Juni 1815 met Algiers gesloten, louter voor zich zelf had gezorgd. Er behoorde meer gedaan te worden, waartoe Sidney Smith bij het Weener congres aandrang. Op aansporing van hem en anderen, die gouvernementen en invloedrijke personen voor hun doel poogden te winnen, werd eene maatschappij ten behoeve van blanke slaven opgericht, die hare leden zoowel in als buiten Engeland telde.

Overeenkomstig veler wensch had de Britsche regeering een eskader naar de Middellandsche Zee gezonden, hetwelk de Nederlandsche Vice-Admiraal ging opzoeken, zoodra hij er de eerste tamelijk onzekere tijding van gekregen had. De zaak met Algiers bleek toch nog lang niet in orde te zijn, toen hij den 17<sup>den</sup> Mei met de *Melampus*, de *Diana* en de *Kenau Hasselaer* voor de baai kwam, waar op dit oogenblik een Engelsch eskader van vijf lineschepen, drie fregatten en vier brikken onder Lord Exmouth lag. Deze, wel verre van eene overeenkomst getroffen te hebben, verklaarde voornemens te zijn de stad Algiers te beschieten en noodigde den Nederlandschen bevelhebber uit, dit gezamenlijk te doen. Het voorstel werd aangenomen en de orders om zich tot een gevecht voor te bereiden werden, volgens den Kapitein ter zee Dibbetz van de *Kenau Hasselaer*, met de grootste blijdschap ontvangen. Doch het kwam er niet toe, zonder dat de Nederlandsche Vice-Admiraal er het rechte van hoorde. Hij kon uit de hem gedane opening alleen opmaken, dat de Dey geweigerd had de gevangenen voortaan niet als slaven te behandelen. Lord Exmouth was zelf aan wal geweest, liet tegen den avond van den 18<sup>den</sup> aan boord zijner schepen de stukken weder vastmaken en scheen toen de Vice-Admiraal van Capellen hem bezocht, „over het resultaat zijner onderhandeling voldaan te zijn.” — Op de schriftelijke vraag van den Nederlandschen bevelhebber naar de grondslagen, waarop hij nu voor zijn gouvernement zou kunnen handelen, en of zijne Lordschap daarbij als bemiddelaar wilde optreden, antwoordde Exmouth, insgelijks per missive, dat hij de gedane voordracht aan den Engelschen Consul zou achterlaten, om zich daarvan „bij eene gunstiger gelegenheid” te bedienen, aangezien de Dey thans te veel geïrriteerd was om dit onderwerp aan te roeren. De Britsche opperbevelhebber beloofde zich echter vollediger te verklaren in eene missive, die hij te Gibraltar voor den Nederlandschen Vice-Admiraal zou achterlaten. Deze meende, om in eene voor het menschdom zoo belangrijke zaak geene hindernissen te verwekken, niet beter te kunnen doen, dan het uitblijvende fregat *Dageraad* op te zoeken en vervolgens te zeilen naar Palmas, het bepaalde rendez-vous.

Bevreemdend was die afloop voor de equipages, die zich reeds tot een gevecht hadden klaar gemaakt. Niet minder voor de *Dageraad*, die na het vertrek der Nederlandsche schepen voor de baai van Algiers gekomen, hier alleen Engelsche schepen zag liggen. De Kapitein ter zee Polders stevende onmiddellijk naar Palmas, waar de schepen elkander den 23<sup>sten</sup> Mei aantroffen. In de eerste dagen van Juni vertoonde het Nederlandsche eskader zich nog even voor Algiers, waar alles in alarm geraakte door het wisselen van eenige schoten ter verovering eener Algerijnsche brik, welke toch ontsnapte. Den 15<sup>den</sup> Juni liep de Nederlandsche bevelhebber met zijn eskader te Gibraltar binnen, waar hij de *Amstel* vond, welk fregat den 30<sup>sten</sup> Mei uit het vaderland was aangekomen. Drie dagen later gaf de Kapitein-Luitenant Blom het bevel van de *Melampus* over aan den Kapitein ter zee de Man, die tot zijn opvolger benoemd was. Tot de verdere wijzigingen, die het eskader onderging, behoorde het vertrek van de *IJssel*, de *Kenau Hasselaer* en de *Havik*, die huiswaarts keerden, terwijl daarentegen het fregat *Frederica Sophia Wilhelmina* zich den 7<sup>den</sup> Juli te Gibraltar bij 's lands eskader voegde. Lord Exmouth legde weinig eer in met de gevoerde onderhandeling; want hij was nauwelijks van Algiers vertrokken, of eenige koraalvisschers werden mishandeld, waarbij de Algerijnen zich niet ontzagen eene Engelsche vlag te verscheuren en te vertrappen. Het versterkte de Engelsche natie in de meening, dat haar Admiraal bitter weinig had gedaan en was een spoorslag voor het Britsche gouvernement om nadrukkelijker tegen de roovers op te treden. Alle beschaafde natiën, die bij de zeevaart belang hadden, koesterden denzelfden wensch. Rusland predikte een kruistocht; Spanje, Napels, de Paus en Sardinië maakten toebereidselen tot beteugeling der Algerijnen, die alleen de Franschen schenen te sparen en eenig ontzag betoonden voor een Noord-Amerikaansch eskader, hetwelk onder den Commodore Shaw in de



Middellandsche Zee kruiste. Onder zulke omstandigheden, besloot het Britsche gouvernement door te tasten. Het zond Lord Exmouth andermaal naar de Middellandsche Zee. Den 11<sup>den</sup> Juli ging hij te Portsmouth onder zeil en den 9<sup>den</sup> Augustus kwam hij met twee driedekkers, drie tweedekkers, vijf fregatten, vier bombarden en eenige kleine vaartuigen te Gibraltar, waar op dit tijdstip het Nederlandsche eskader lag.

's Anderen daags sloten Nederland en Spanje te Alcala de Henares een louter defensief tractaat tot beteugeling van den zeeroof. Doch eer beide gouvernementen het bekrachtigd hadden, deed zich voor de onzen eene schoone gelegenheid op om in vereeniging met de Engelschen offensief te handelen. Den 14<sup>den</sup> Augustus gingen de beide eskaders te Gibraltar onder zeil. Twee dagen later ontmoetten zij de *Prometheus*, door Exmouth naar Algiers gezonden ter afhaling van den Engelschen Consul met zijne familie. Dit was niet gelukt en de verschijning van dien bodem was nog eene laatste waarschuwing voor de Algerijnen geweest, om zich op de naderende gebeurtenissen voor te bereiden. De wind schonk hun daarenboven nog eenig uitstel; want beide eskaders verschenen eerst den 26<sup>sten</sup> Augustus voor de baai van Algiers, waar zich een Fransch schip bevond, hetwelk in den voormiddag van den 27<sup>sten</sup> gelegenheid kreeg zich te verwijderen, terwijl Exmouth door het zenden eener sloep onder parlementaire vlag en gedekt door de *Severn*, nog eene laatste poging aanwendde om den Dey tot inkeer te brengen.

Eerst te één uur na den middag, deed Exmouth het sein van aanval „*immediately if the wind does not fail.*” De onzen waren de baai aan den oostkant binnengezeild en hadden alles tot het gevecht klaar gemaakt. Zoodra nu de *Severn* onverrichter zake terugkeerde, werd de linie van batailje te twee uren geformeerd, waarbij van Capellen zich maar aan het hoofd der zijnen stelde, omdat allen de gedane seinen niet goed schenen te begrijpen. Eerst toen de schepen dicht genoeg bij de stad waren gekomen, om dit met kans op voordeel te kunnen doen, beantwoordden zij het vijandelijk vuur. Voor drieën lag de *Queen Charlotte* (110), het vlaggeschip van Lord Exmouth, ongeveer 50 yards van de moelje en openden alle schepen, ter wederzijde op anderhalve kabellengte van den wal geschaard, een goed onderhouden vuur tegen de vijandelijke bodems achter de moelje, tegen de stad en hare batterijen. Wegens gebrek aan ruimte konden niet alle schepen recht voor de moelje liggen, waarom de Vice-Admiraal van Capellen, volgens afspraak de zijne tegenover de batterijen der eene zijde zou scharen om de flank der hoofdmacht te dekken. Kwart voor drieën ankerde hij met de *Melampus*, den boegspriet even vrij van het achterschip van de *Glasgow*, aan bakboord van de *Queen Charlotte* recht voor de batterij aan de zuidzijde, onder een kruisvuur van meer dan honderd stukken. De *Dageraad* had met een fort en een gedeelte eener batterij te doen. Het aantal dooden en gekwetsten bewees later, dat de onzen, schoon niet in het front liggende, eene alles behalve onbeduidende rol hadden vervuld.

Op alle punten voor en in den omtrek der stad richtte men een vernielend vuur, terwijl voorts alles in het werk werd gesteld, wat den vijand kon schaden. Een fregat der Algerijnen, vooraan de moelje, werd door het volk eener Engelsche sloep geënterd en in brand gestoken. Te vier uren merkten de onzen eene ontploffing en zagen zij de vlammen uit de vijandelijke schepen achter de moelje opstijgen. De bombardeerschepen en rocket-vaartuigen der Engelschen hadden de beoogde uitwerking. Tegen vijf uren stonden niet alleen de schepen, maar ook sommige gebouwen der stad in brand. Omstreeks halfzeven, bij het vallen van den avond, zagen de vlotelingen op verschillende plaatsen het vuur opflikkeren, tot een bewijs dat zij hun geschut niet vruchteloos uren lang onder het bereik van 's vijands batterijen hadden bediend. Hunne taak was echter niet afgelopen; want te acht uren staakte men op de *Dageraad* het vuren slechts eene wijle met sommige stukken, omdat de *Amstel* wegens het stuk schieten der

achtertrossen gezwaaid en in de vuurlijn geraakt was. Het werd spoedig hervat en verflauwde eerst te negen uren langs de geheele linie, zonder daarom op te houden.

Tegen tien uren begonnen de zware Engelsche schepen zich te verwijderen en zond Lord Exmouth den onzen bevel dit insgelijks te doen, omdat hij de zaak voor afgeloopen hield. Doch het duurde nog meer dan een uur, eer allen het vuren staakten. Op de *Dageraad* vulde men te elf uren nog kardoezen voor de achttienponders, dewijl met elk stuk van dit kaliber nagenoeg honderd schoten waren gedaan. Dit getal bleek later 1320 geweest te zijn, zoodat met de 204 uit de 8 p. en de 296 uit de 24 p. carronnades in het geheel 1820 schoten waren gelost. De vijand had zich niet onbetuigd gelaten, zooals uit de voorloopige opneming der schade bleek, nadat alle schepen des nachts te twee uren buiten het bereik der vijandelijke batterijen lagen. De *Melampus*, waarop bijna al het voorhanden kruit was verbruikt, telde 3 dooden en 15 gekwetsten. De *Dageraad*, die aan tuig en rondhout nog al geleden en vijftien schoten in den romp, waaronder twee grondschooten gekregen had, telde nochtans slechts 5 gewonden. Met inbegrip van een paar, die vermoedelijk spoedig overleden, beliep het verlies aan boord der gezamenlijke schepen voor de Nederlanders 13 dooden en 52 gekwetsten; voor de Engelschen 128 dooden en 690 gekwetsten.

Had nu al dit bloed te vergeefs gestroomd? Zeker niet; want nadat den volgenden morgen eene sloep met voorstellen aan den Dey was afgezonden en terwijl de commandanten onzer schepen, met hun Admiraal aan het hoofd, zich op de *Queen Charlotte* bevonden om Lord Exmouth met den aanvankelijk verkregen uitslag geluk te wenschen, vielen drie schoten aan den wal tot een teeken, dat de Dey alle gestelde voorwaarden aannam. Onzerzijds was dit echter meer eervol dan voordeelig, daar alle tractaten sedert 1757 gesloten en dus ook de hierin gedane beloften van presenten vernieuwd werden, waarvan men het stuitende in het onlangs gesloten tractaat met Spanje slechts eenigermate had weggenomen door alles eene vrijwillige daad te noemen. Nog denzelfden avond salueerde Algiers de Engelsche vlag en den volgenden morgen ook de Nederlandsche met 21 schoten. Het leverde alle Christenslaven uit, zijnde 1083, onder welke 28 Nederlanders, namelijk 4 schippers, 3 stuurlieden en 21 matrozen. Den 1<sup>sten</sup> September zond de Nederlandsche Vice-Admiraal den Luitenant ter zee Arriëns met eene brik naar Genua, om verder overland naar 's Gravenhage te reizen en er de blijde mare van het gebeurde te brengen. Arriëns stapte, wegens tegenwind, te Barcelona aan wal en hing later in zijne „*Bijdrage tot de kennis onzer marine*” een potsierlijk tafereel op van de wederwaardigheden hem overkomen, eer hij zijne bestemming bereikte. De Haarlemsche Courant van Donderdag 19 September 1816 behelsde in haar vervolg een uitvoerig rapport door hem aan den Minister uitgebracht, en de Rotterdamsche Courant van 21 September een verslag van hetgeen de Britsche Admiraliteit, volgens een Engelsch blad, van Kapitein Brisbane had vernomen.

Twee dagen na het vertrek van Arriëns, verlieten beide eskaders de baai van Algiers en gingen de schepen van het Nederlandsche met zeer verschillende bestemming uiteen: de *Melampus* naar Tripoli, de *Eendragt* naar Marseille om den Consul Frasinet te halen en naar Algiers te brengen, de *Frederica* en de *Dageraad* naar Texel, de *Diana* en de *Amstel* naar Goeree. Met de *Dageraad* keerden vele der verlostte Nederlanders terug, onder welke schipper Gerrit Metzou, die ruim twee jaren in slavernij had doorgebracht en een dagverhaal zijner lotgevallen schreef, dat vele wetenswaardige bijzonderheden behelst.

Onzeker van de toekomst, had men den ganschen zomer in de Nederlandsche havens gearbeid om het eskader in de Middellandsche Zee te versterken of de schepen daarvan zoo noodig door andere te vervangen. Den 14<sup>den</sup> Augustus was de Kapitein ter zee J. J. Melvill van Carnbée met de *Willem de Eerste* (80) van Texel gezeild, waarmede hij den 3<sup>den</sup> September te

Gibraltar het anker liet vallen, waar nog geene tijding van den verkregen uitslag was ontvangen. De Kapitein ter zee Spengler, den 18<sup>den</sup> September te Hellevoet met de *Irene* in zee gestoken, wist er bij zijn vertrek ook niets van, doch las het onderweg in de nieuwspapieren, hem volgens zijn journaal door eene voorbijvarende Engelsche brik ter hand gesteld. Den 20<sup>sten</sup> September, juist toen men te Vlissingen hoorde, wat Arriëns vier dagen geleden in den Haag had gerapporteerd, ging de *Prins van Oranje* onder zeil naar de Middellandsche Zee, met welke bestemming ook de *Euridice* den 16<sup>den</sup> October vertrok.

Welk een indruk het bericht van de gevoelige tuchtiging, den roofzuchtigen Dey toegediend, in de residentie, ja in het gansche land maakte, laat zich begrijpen. Na jaren van gedwongen werkeloosheid, na allerlei doorgestane rampen, had de zeemacht zich weder doen gelden. Is het te verwonderen, dat men in den eersten zwijmel der vreugde den werkelijk goeden uitslag nog overdreef? A. Loosjes Pz. vlocht een „*Lauwerkroon voor de Nederlandsche zeehelden in den zeeslag voor Algiers*”; Stuart gewaagde van een strijd „*zelfs door eenen de Ruyter ontzien*.” Doch ook nu de tijd alles meer tot de ware afmetingen heeft teruggebracht, zal ieder moeten erkennen, dat Nederland zijn ouden zeeroem had gehandhaafd en dat de uitbundige vreugde over het eerste lofwaardige feit der zeemacht alleszins gerechtvaardigd was.

Koning Willem I, die in de algemeene blijdschap deelde, machtigde bij besluit van 20 September den Minister van Marine den Vice-Admiraal van Capellen en allen, die in de Middellandsche Zee onder hem dienden, 's Konings hoogste tevredenheid te betuigen, met last het reeds overgelegde rapport van den Kapitein ter zee de Man nader over te leggen te gelijk met de rapporten der andere commandanten, ten einde dan belooningen toe te kennen aan degenen, die zich boven anderen hadden onderscheiden. Bij hetzelfde besluit werd aan alle dek- en onderofficieren en verdere schepelingen als bewijs van goedkeuring eene maand soldij toegelegd. Bij een ander besluit van denzelfden dag werden Lord Exmouth en de Vice-Admiraal van Capellen tot Ridders GrootKruis, de Kapiteins ter zee van der Straten, Polders, de Man, Ziervogel en van der Hart tot Ridders der 3e kl., de Kapitein-Luitenant ter zee Wardenburg en de Luitenant ter zee Arriëns tot Ridders der 4e klasse van de Militaire Willemsorde benoemd. Tevens werd bepaald, dat aan Lord Exmouth een commandeurskruis, twee decoratiën voor de 3<sup>e</sup> en vier voor de 4<sup>e</sup> klasse zouden worden toegezonden, met uitnoodiging om die van 's Koningswege aan de verdienstelijkste Engelsche officieren te overhandigen. Bovendien moesten alle Nederlandsche schepelingen, volgens Ministeriële resolutie, ouder gewoonte een vroolijken dag hebben, waarbij de gebruikelijke hoeveelheid tabak en pijpen, doch een extra rantsoen jenever in plaats van wijn werd uitgereikt, zooals ook uit het journaal van de *Euridice* te zien is. Zij, die onderweg waren zouden later hetzelfde genieten, waarmede natuurlijk in de eerste plaats de equipages der vier schepen bedoeld werden, die uit de Middellandsche Zee terugkeerden.

De vier bodems, die waren uitgezonden om hen te vervangen, bereikten achtereenvolgens hunne bestemming. Toen de Vice-Admiraal van Capellen den 12<sup>den</sup> October met de *Melampus* te Gibraltar kwam, vond hij er de *Willem de Eerste* en de *Irene*, Acht dagen later verscheen de *Prins van Oranje*, waarop de Vice-Admiraal den 23<sup>sten</sup> overging, en den 9<sup>den</sup> November voegde zich bij het eskader de *Euridice*, waarmede Arriëns terugkeerde, medebrengende de Nederlandsche decoratie voor den bevelhebber, alsmede het commandeurskruis der Bath-orde, van wege het Britsche gouvernement voor dezen gezonden. Vreemd genoeg scheen de Vice-Admiraal op één punt niet voldaan. Hij had gaarne zijn adjudant, den Luitenant ter zee Arriëns, niet alleen gedecoreerd maar bovendien, zoo als dit in Engeland wel gebruikelijk was, in den dienst bevorderd gezien. Om dit te verkrijgen, benoemde hij zelf den vijf-en-twintigjarigen

Luitenant tot Kapitein-Luitenant ter zee, hetgeen de goedkeuring des Konings echter niet wegdroeg.

Over de verdere bewegingen van het grootendeels vernieuwde eskader valt weinig te zeggen. Alleen zij ter loops opgemerkt, dat de *Irene*, den 16<sup>den</sup> November naar Smyrna gezonden, in het voorbijgaan de presenten te Algiers moest afgeven. De klachten over slechte victualie bleven aanhouden. Grootte hoeveelheden werden bij onderscheiden gelegenheden over boord geworpen, en wat nog eenigszins bruikbaar scheen, poogde men door inwrijving met houtskool te verbeteren. De equipage van de *Melampus*, die zich onlangs goed had gekweten, weigerde het aldus toebereide vleesch te eten, ofschoon de Kapitein-Luitenant ter zee Willinck, die het voor de hand met de bakmeesters proefde, van oordeel was, dat niemand er iets op kon aanmerken. Er viel toch nog al straf, eer dat het maal genuttigd werd. Deze grief trok zeer de aandacht van het gouvernement en hield eerlang op. Daarentegen scheen het gehalte der equipages te verminderen, als men later een officier van de *Prins van Oranje* den toenmaligen Kapitein-Luitenant Lucas tegen eene beschuldiging van alles met „*een eindje touw*” te regeeren, hoort verdedigen met de bewering, dat zich onder de bemanning van genoemden bodem „*ruim 200 nacht-industriëelen, alias tuchthuisboeven*” bevonden. Bedoelde hij in zijn alleszins overdreven stuk alleen de zoogenaamd geaboleerden, ook dan nog is het aantal op één schip aanzienlijker dan vroeger, en zal het wel eenigermate tot rechtvaardiging der telkens voorkomende zware straffen mogen strekken.

Alles te zamen genomen was de toestand der marine vooruitgaande. Het gouvernement had den 31<sup>sten</sup> Maart 1816 den Kapitein ter zee Sloterdijk met de *Nassau* (74) „*en flûtte*” gewapend en aan boord hebbende 300 passagiers, zoowel mannen als vrouwen en kinderen, naar Oost-Indië gezonden, en den 31<sup>sten</sup> Augustus den Kapitein ter zee van Senden met de *Prins Frederik*, om eindelijk de troepen over te nemen van de *Braband*, die nog altijd te Portsmouth lag. Beide schepen zal men later in Oost-Indië aantreffen. De Nederlandsche vlag, te Algiers behoorlijk gesalueerd, had zich in bijna alle hemelstreken weer ontplooid. Handel en visscherij begonnen onder bescherming der geliefde driekleur te herleven, gesteund door de vrijzinnige bepalingen der gouvernementen, die bij verschillende tractaten de vrije vaart op de rivieren verzekerd, den slavenhandel in beginsel afgeschafft en inderdaad met nadruk beteugeld hadden.

## HOOFDSTUK XVII.

*Regeling van personeel en materieel. — Aanbouw van schepen. — Voortzetting der bedrijven van het eskader in de Middellandsche Zee. — Overneming der Oost-Indische bezittingen in 1816 e. v. — Koloniale marine. — Opstand in de Molukken. — Schipbreuk van de Amsterdam en de Evertsens. — Het wedervaren van de Prins Frederik. — Expeditiën naar Palembang. — Schepen in Oost- en West-Indië tot 1822.*

Aanvankelijk sproten uit de vereeniging van Nederland met België geene noemenswaardige moeielijkheden voort. Mocht de bevolking van het laatste bezwaren hebben tegen de haar opgedrongen grondwet en tegen sommige maatregelen der regeering, zij stelde daarentegen hoogen prijs op hetgeen werd gedaan tot opbeuring der nationale welvaart en scheen zich langzamerhand in haren nieuwen toestand te schikken. Botsingen van staatkundigen of kerkelijken aard deden zich weinig voor en bleven tot in 1822 tot de uitzonderingen behooren. Aangezien de verrichtingen der zeemacht, gedurende hetzelfde tijdsbestek, in afgelegen oorden ten deele zeer belangrijk waren, zullen die eerst in de Middellandsche Zee, dan in Oost-

Indië en elders tot in het genoemde jaar hier geregeld volgen. Vooraf moeten enkele bijzonderheden betreffende het personeel en vooral betreffende het materiëel worden vermeld. Op de lijst der zeeofficieren van 1815 kwamen velen voor, die in sedentaire betrekkingen geplaatst waren of wel bij de Koloniale marine waren overgegaan, van welker oprichting later sprake zal zijn. Dit bewoog den Koning de nadere regeling van het corps ter hand te nemen. Bij een besluit van 25 Maart 1817 werden sommigen, wier rang voortaan als titulair zou worden beschouwd, uit het corps afgevoerd, anderen gepensionneerd of bevorderd. Hoe de samenstelling van het corps dientengevolge werd, is te zien uit de gedrukte Naamlijst en rangschikking van het vaste corps zeeofficieren op den 1<sup>sten</sup> April 1817.

Wat het materiëel betrof, hadden de treurige ervaringen der eerste jaren, eerlang door andere gevolgd, den Koning niet teruggebracht van het denkbeeld, dat Nederland onder zijne regeering als van ouds, ofschoon op meer beperkte schaal, als zeemogendheid zou kunnen optreden. Uit eene aantekening van den Vice-Admiraal Graaf van Bylandt Halt blijkt, dat bij een Koninklijk besluit van 28 Maart 1818 de sterkte der Nederlandsche Marine was bepaald op 18 schepen van linie, 30 fregatten en 28 korvetten, waartegen de Vice-Admiraal van Capellen bezwaren had geopperd, bewerende dat het zelfs veel tijd zou vereischen om 6 linieschepen, 12 fregatten en 18 korvetten te bemannen. Bij een confidentiëel schrijven van 5 Januari 1819 uit Brussel werd hierover het gevoelen van den Vice-Admiraal Graaf van Bylandt Halt gevraagd, die na eene uitweiding over het verledene, waarbij ook gewezen werd op de meer dan verdubbelde bevolking des rijks, ten slotte als zijne meening opgaf, dat 12 schepen van linie, 20 à 24 zware fregatten en 18 zoo korvetten als brikken alles was, dat men redelijker wijs kon hopen na eenigen tijd bemand te krijgen. Hij achtte het tevens voorzichtig eenige schepen meer gereed te hebben ter voorkoming van het overhaast bouwen in oorlogstijd. Met den Vice-Admiraal van Capellen, was hij het volkomen eens, dat men aan den bouw en de uitrusting der schepen niet te veel zorg kon besteden en dat zonder een goed corps officieren niets van eenige marine te wachten is.

Sommige bodems, die op stapel stonden, werden voltooid, andere gebouwd, waarvan hier slechts de voornaamste genoemd worden, eer zij in den loop des verhaals voorkomen. Nog voor het einde van 1816 was de *Wassenaer* (76), eerst *Audacieux*, daarna *Coalitie*, onder den tegenwoordigen naam te Amsterdam en het fregat de *Rijn* (44), vroeger *La Vestale*, te Rotterdam te water gelaten. Hierop volgden de *Holland* (76), voorheen de *Polyphème*, de *Schelde* (44), weleer *La Fidèle*, de *Zwaluw* (20), de *Kozak*, de brik *Koerier*, in 1818 de eersteling van de werf te Vlissingen, de korvetten *Lynx*, *Dolphijn*, *Komeet*, *Zeepaard* en *Arend*, de brik *Sirene*, de fregatten *Java* (44) en *Algiers* (48), de bombardeerkorvetten *Hekla* en *Proserpina* en ten laatste in 1822 de fregatten *Rupel* (48) en *Maas* (48). Inmiddels waren de helling te Vlissingen en zoowel het droge als het natte dok te Nieuwediep in gereedheid gekomen. Het vaste materiëel werd dus verbeterd, en wat de inrichting van het drijvende aangaat, ontbrak het destijds niet aan pogingen in dezelfde richting. Zoo had de Minister van der Hoop den 2<sup>den</sup> September 1815 de opinie van den Vice-Admiraal van Bylandt Halt gevraagd over de dubbeling der schepen met zink, waarop de genoemde Vice-Admiraal den 6<sup>den</sup> antwoordde, dat hiervan al vijf-en-twintig jaar geleden sprake was geweest, doch dat hij dit onderwerp wegens de tijdsomstandigheden uit het oog had verloren. Bij wijze van proefneming werd nu de *Ajax* in 1816 aan de eene zijde met zink, aan de andere met koper gedubbeld. Het zink voldeed echter niet, daar het veel spoediger vernieuwd moest worden dan koper, en als oud verkocht zooveel meer in waarde was verminderd, dan het laatste. De proeven, omstreeks denzelfden tijd te Amsterdam, te Rotterdam en te Middelburg genomen, om koopvaardij-schepen met zink in plaats van met koper te dubbelen, hadden nergens voldaan en

werden ondoeltreffend geoordeeld, zoo lang er ten minste geen zink van beter gehalte werd gefabriceerd.

De Vice-Admiraal van Capellen, die in November 1816 de *Irene* naar Smyrna en de *Eendragt* naar huis had gezonden, was vervolgens met de *Prins van Oranje* naar Cadix gezeild, waar de *Melampus* lag, welk fregat hij den 4<sup>den</sup> Januari 1817 naar Lissabon zond met het bericht, dat de geschillen met den Keizer van Marokko vereffend waren. Na de *Willem de Eerste* en de *Euridice* te Cadix bij zich gekregen te hebben, zeilde de bevelhebber weer naar Gibraltar, waar hij de *Melampus* vond, zoodat hij den 28<sup>sten</sup> Maart met alle vier de bodems in zee kon steken om den stand van zaken te Algiers en Tunis eens op te nemen. Den 22<sup>sten</sup> Mei van dien tocht wedergekeerd, vond hij te Gibraltar niet alleen den Kapitein ter zee Spengler met de *Irene*, maar ook de onlangs uit het vaderland gekomen fregatten *Amstel* en *Frederica Sophia Wilhelmina*. Van het laatste woei de vlag van den Vice-Admiraal van Braam, die het bevel over het eskader moest op zich nemen. Na de overgaaf, welke den 4<sup>den</sup> Juni geschiedde, stak van Capellen den 5<sup>den</sup> in zee met de *Prins van Oranje*, waarmede hij den 27<sup>sten</sup> derzelfde maand te Vlissingen binnenviel.

Merkwaardig was de laatste tocht van den Kapitein ter zee Spengler geweest. Deze had, volgens den hem gegeven last, eerst Algiers aangedaan tot het lossen van zeven kisten en een vat met presenten. Hij was er goed ontvangen en had, als wederkeerig blijk van vriendschap, drie koeien, zeven schapen, eenig brood en wat groenten aan boord gekregen. Vervolgens was hij nog voor het einde van 1816 te Smyrna gekomen, waar hem en zijnen officieren vele beleefdheden werden aangedaan, nadat aldaar zoo lang geen Nederlandsch oorlogsschip was gezien. Intusschen vernam hij, wien ook de bescherming der scheepvaart in die wateren was opgedragen, dat er op het oogenblik geene zeeroovers in den Archipel waren, omdat de Sultan de zonen van al de gouverneurs der eilanden als gijzelaars te Konstantinopel hield onder bedreiging van terstond dengenen te laten onthoofden, wiens vader het oponthoud of de wapening van een zeeroover gedoogde. Spengler scheen de uitwerking van dezen oogenschijnlijk zeer afdoenden maatregel niet volkomen te vertrouwen; want na eene partij aan boord gegeven te hebben, uit erkentelijkheid voor de genoten beleefdheden, stelde hij zijn kruistocht slechts uit ter wille van eene huiswaarts bestemde brik, die hij tot op zekere hoogte zou geleiden. Den 9<sup>den</sup> Maart 1817 te Smyrna teruggekeerd, vertrok hij vijf dagen later naar Gibraltar, doch moest na het doorstaan van een storm te Milo binnenloopen, om zijn tuig wat na te zien. Hier vond hij den 19<sup>den</sup> den schipper van de vroeger gekonvooieerde brik terug, die schipbreuk geleden en zich met tien man en eenige goederen geborgen had. De geredde personen en goederen werden met de *Irene* naar Gibraltar gevoerd en aldaar ontscheept. Hier kreeg Spengler, kort na de aankomst van den Vice-Admiraal van Braam eene andere bestemming. De Kapitein ter zee Melvill was namelijk, om redenen van gezondheid, in Maart als bevelhebber van de *Willem de Eerste* vervangen door den Kapitein-Luitenant ter zee van de Sande, die insgelijks wegens ziekte van dit bevel wenschte ontslagen te worden, twee dagen nadat de Vice-Admiraal van Braam zijne vlag aan boord van laatstgenoemden bodem had geheschen. Voor twee andere commandanten scheen de overplaatsing weinig aanlokkelijks te hebben; want zij verzochten daarvan verschoond te blijven, omdat zij aan hunne eigen bodems te zeer gehecht waren. Dien ten gevolge werd nu de Kapitein ter zee Spengler benoemd, die het bevel van de *Irene*, waarop hij zoo lang had gediend, aan den Kapitein-Luitenant ter zee N. A. de Vries overgaf en den 1<sup>sten</sup> Juli als vlaggekapitein van den Vice-Admiraal van Braam optrad.

Deze bevelhebber, die vervolgens Algiers, Port-Mahon, Livorno en Napels bezocht, lag in December 1817 met de *Willem de Eerste*, de *Amstel* en de *Irene* weer te Port-Mahon, terwijl de

*Frederica*, het vierde schip van zijn eskader, nog een kruistocht deed, toen een zeer geheimzinnig voorval aan boord van het vlaggeschip plaats greep, waarvan de volgende bijzonderheden aan zijn journaal ontleend zijn. Den 30<sup>sten</sup> December rapporteerde de Kapitein ter zee Spengler niets meer of minder, dan dat een marinier op diens eigen verzoek met drie officieren aan wal gezonden, mondeling had medegedeeld, dat op het vlaggeschip een plan tot opstand werd gesmeed, tevens den bottelier, den opperstuurman, een konstabel-majoor en een marinier als vermoedelijke aanstokers daarvan noemende. Volgens hem waren zij voornemens zich van het vlaggeschip en zoo mogelijk ook van andere bodems meester te maken en daarmede naar Algiers te zeilen. Nadat de marinier dezelfde verklaring voor den Vice-Admiraal had afgelegd, nam deze terstond maatregelen. In overleg met de commandanten der andere schepen, liet hij al de genoemde personen arresteeren en over de drie aanwezige bodems verdeelen, hetgeen blijkbaar onder de equipage zekere verwondering baarde, waaruit hij afleidde, dat de aanslag noch algemeen bekend, noch tot rijpheid gekomen was. 's Anderen daags, terwijl alles rustig bleef, liet hij de beschuldigten ondervragen en tevens iets van de werkelijke vermoedens mededeelen om een einde te maken aan de gissingen, waarin de equipage zich verdiepte. Hij poogde door het uitloven eener belooning bewijzen van schuld of onschuld in handen te krijgen en besloot zijne aanspraak op den Nieuwejaarsdag naar de omstandigheden in te richten.

Den 1<sup>sten</sup> Januari 1818 ging de Vice-Admiraal, na de gelukwenschen van de officieren der andere schepen ontvangen te hebben, met al die heeren naar het halfdek, waar de equipage stond aangetreden. Een driewerf hoezee! bij zijne verschijning geuit, scheen voor de welgezindheid der meesten te pleiten. De bevelhebber gewaagde hierop, bij de gebruikelijke toespraak, van een goddeloozen en ondeugenden aanslag door eenigen der zijnen gesmeed, met uitnoodiging aan ieder, die er iets van wist, zulks mede te deelen. Wie er zelf in betrokken was, zou hierdoor vrijwaring van straf, wie er niet in betrokken was, zou voor de noodige aanwijzing belooning erlangen. Hij drukte ten slotte zijn vertrouwen uit op de braafheid en de getrouwheid zijner equipage, hetgeen algemeene geestdrift verwekte en met een herhaald hoezee! werd beantwoord, waarop de schepelingen den dag verder in gepaste vroolijkheid doorbrachten. Alles duidde aan, dat het misdadig plan ten minste in de geboorte was gestuit. Tijdens het hierop gevolgde voorloopig onderzoek, meldden slechts een paar personen zich aan tot het geven van inlichtingen. De later benoemde krijgsraad vond den bottelier werkelijk schuldig en veroordeelde hem tot de straf des doods met den strop. Aangezien van dit vonnis buitenslands geen appel vergund was, doch wel revisie door den bevelhebber en vier officieren, die niet tot den krijgsraad hadden behoord, koos de Vice-Admiraal vier zijner officieren, die met hem de sententie onderzochten en haar rechtvaardig oordeelden. Zij werd daarop bekrachtigd, evenwel met bepaling, dat de executie aan boord van de *Amstel* zou geschieden, op welk fregat de veroordeelde den 31<sup>sten</sup> Januari, te twaalf uren, zijne straf onderging. Zijn lijk bleef er gedurende twee uren aan de groote ra hangen, waarna het in eene hangmat genaaid en in zee begraven werd. Een marinier werd met het vallen van dezelfde ra en laarzen gestraft; acht dagen later nog iemand. Deze en andere personen, die in de zaak betrokken waren, werden overgebracht op de *Irene*, waarmede de Kapitein-Luitenant ter zee de Vries den 9<sup>den</sup> Februari naar het vaderland onder zeil ging.

Daarentegen kwam de brik *Kozak* den 18<sup>den</sup> April bij het eskader. De Kapitein ter zee de Man, hiermede teruggekeerd, nam het bevel weer over van Spengler, die naar eene Fransche haven werd gevoerd en overland naar huis reisde. Met de *Willem de Eerste*, de *Frederica* en de *Amstel* vertoonde de Vice-Admiraal van Braam nu onze vlag voor Algiers en Tunis, welks Bey zich ontevreden had betoond over het uitblijven van eenig hem beloofd Hollandsch rundvee.

Het eskader deed vervolgens Tripoli en Cagliari aan en kwam den 29<sup>sten</sup> Mei te Toulon, waar de Vice-Admiraal Missiessy, voor sommigen een oude kennis uit den Franschen tijd, commandeerde. Na vele over en weer afgelegde bezoeken, hervatte de Nederlandsche bevelhebber den 12<sup>den</sup> Juli zijn kruistocht, die verder weinig bijzonders opleverde. Den 6<sup>den</sup> Augustus vond hij te Port-Mahon de *Lynx*, ter vervanging van de *Frederica* uit het vaderland gekomen. Onder de bestemmingen, waartoe de kleinere bodems in de eerstvolgende maanden werden gedetacheerd, is die, waarmede de *Lynx*, op last van den Minister, in Januari 1819 tot een kruistocht naar den Archipel en Smyrna vertrok, het belangrijkste.

Zou het eskader in de Middellandsche Zee eenig ontzag inboezemen, dan was versterking noodig, die eerlang ook opdaagde. Terwijl de Vice-Admiraal zich weer te Port-Mahon bevond, met de *Willem de Eerste*, de *Amstel* en de *Lynx*, die na eene afwezigheid van drie maanden was teruggekeerd, kwam aldaar den 21<sup>sten</sup> Mei het fregat *Diana*, een dag later gevolgd door het fregat *de Rijn*. De Kapitein ter zee de Man verving, op last van den Minister den Kapitein ter zee van der Hart, den bevelhebber van de *Amstel*, die thans als vlaggekapitein optrad. De *Kozak* moest naar huis. Het eskader, dat na de aankomst der beide fregatten een goed figuur maakte, ging onder zeil en vertoonde zich in vereeniging met Spaansche schepen voor Algiers, waar deze verschijning sensatie verwekte. Schoon alle onderhandelingen, wegens de aldaar heerschende pest, door tusschenkomst van den Consul gevoerd werden, zoo was de bevolking toch niet zonder vrees en ging de Vice-Admiraal, op verzoek van den Consul, tot hare geruststelling met zijne schepen iets verder uit den wal. Alleen met de Nederlandsche schepen, waarvan de *Diana* inmiddels het bewuste vee had aan boord gekregen, zette de Vice-Admiraal van Braam koers naar Tunis, waar hij den 18<sup>den</sup> Juni den Bey liet weten, dat onze schepen eenig vee aan boord hadden om dit als een blijk van genegenheid aan te bieden, doch met last aan den Consul dien potentaat tevens te beduiden, dat het Nederlandsche gouvernement niet voornemens was verdere pretentiën in te willigen, dewijl de tractaten het niet tot verdere presenten of opofferingen verbonden.

Bij het vertrek van Tunis, zonderde de Kapitein ter zee de Man met de *Amstel* zich af, voor de terugreis naar Nederland. De overige schepen, die achtereenvolgend Malta, Syracuse, Messina en Toulon aandeden, overwinterden te Port-Mahon, na de *Gier* bij zich gekregen te hebben, die beter zeilde dan de *Kozak*. In het voorjaar van 1820 ging de *Lynx* weder naar Smyrna. Den 1<sup>sten</sup> Mei met de *Willem de Eerste*, de *Diana*, de *Rijn* en de *Gier* te Toulon komende, vond de Vice-Admiraal van Braam eene order om naar Gibraltar te stevenen en daar zijn commandement aan den Schout-bij-nacht Ruysch over te geven. Hij zond de *Gier* naar Port-Mahon, om de *Lynx* te waarschuwen, en ging den 13<sup>den</sup> Mei met de drie andere schepen onder zeil. Acht dagen later bereikte hij Gibraltar, waar de *Gier* en de *Lynx* zich bij hem voegden, voordat de Schout-bij-nacht Ruysch er den 8<sup>sten</sup> Juni verscheen met de *Wassenaer*, onder hem gevoerd door den Kapitein ter zee Spengler.

Na de overgaaf van het commandement, welke den 12<sup>den</sup> plaats had, betuigde de Vice-Admiraal zijne hooge tevredenheid aan allen, die onder hem gediend hadden. „*Onze schepen hebben,*” zoo luidde het in de dagorder van den 13<sup>den</sup>, „*de bewondering in vreemde havens opgewekt, tot eer der vlag en tot roem der bevelhebbers.*” Uitdrukkelijk bedankte hij allen „*voor hun ijver en voor den luister, dien zij aan de vlag van Z. M. Vice-Admiraal hadden bijgezet.*” Hij zelf, die acht dagen later met de *Willem de Eerste* onder zeil ging en hiermede den 18<sup>den</sup> Juli ter reede van Texel binnenviel, had ongetwijfeld veel bijgedragen tot de activiteit van het door hem geccommandeerde eskader.

Zijn opvolger stevende naar Port-Mahon, waar hij, behoudens vier weken te Livorno doorgebracht, bleef overwinteren. De verrichtingen van het eskader, waarbij zich den 25<sup>sten</sup> Juli



1821 het fregat de *Schelde* voegde, ter vervanging van de *Rijn*, die onlangs naar het vaderland was teruggekeerd, zijn verder onbeduidend. Voor het einde van November was de Schout-bij-nacht met een gedeelte daarvan te Port-Mahon, waar hij gedurende den winter bleef, nu en dan sommige bodems tot bijzondere einden detacheerende. Den 27<sup>sten</sup> Mei 1822, terwijl de *Diana* en de *Gier* naar Smyrna waren, stak hij in zee met de *Wassenaer* en de *Schelde*, gevolgd door de *Lynx*, om met een Spaansch eskader voor Algiers te gaan kruisen. Zijn kruistocht duurde echter niet lang; want den 9<sup>den</sup> Juni liep hij weer te Port-Mahon binnen, waar de Kapitein-Luitenant ter zee G. A. Pool twee dagen later met de *Hekla* opdaagde. De schepen van het eskader deden nog onderscheiden tochten, op een van welke de Schout-bij-nacht, volgens het journaal door den Kapitein ter zee Spengler aan boord van de *Wassenaer* gehouden, waaraan ook de laatste bijzonderheden ontleend zijn, den 28<sup>sten</sup> Juli te Livorno het fregat *Algiers* aantrof. Het zou nergens toe dienen de bewegingen van dit eskader, dat na het vertrek van sommige bodems tegen het einde van 1822 weer te Port-Mahon lag, op den voet te volgen. Van meer belang is hetgeen inmiddels, vooral met betrekking tot de Marine, in de koloniën was voorgevallen.

Vroeger is gezegd, dat de *Evertsen*, de *Amsterdam*, de *de Ruyter*, de *Iris* en de *Spion*, met de Commissarissen-Generaal in April en Mei 1816 te Batavia waren aangekomen. Kort te voren was de Britsche Luitenant-Gouverneur Thomas Stamford Raffles, die met leedwezen de belofte tot teruggaaf der schoone bezittingen had vernomen, door John Fendall vervangen. Dit bespaarde hem het pijnlijke der overdracht, waarmede wegens allerlei uitvluchten der Engelsche autoriteiten eerst den 19<sup>den</sup> Augustus, wat Java en de onderhoorigheden betrof, een aanvang werd gemaakt. De talloze moeielijkheden, grootendeels van financiëelen aard, door Engelsche ambtenaren verwekt en eerst later door de gouvernementen in Europa opgeheven, waren echter niet de eenige beletselen, welke de Commissarissen-Generaal bij de vervulling hunner taak ondervonden. Behalve de genoemde schepen, waarvan de *Spion* voor de overgaaf van Java met dépêches naar het vaderland was gezonden, kregen zij in October 1816 de *Nassau* en de *Maria Reijgersbergen* ter hunner beschikking.

Voor hun vertrek uit Nederland had de Koning, bij een besluit van 18 Augustus 1815, de oprichting eener Koloniale marine gelast, waarbij geen hoogere rang zou worden verleend, dan van Kapitein ter zee. Op voorstel van den Minister van Marine, waren bij Koninklijk besluit van 23 September 1815 vele zeeofficieren van verschillenden rang op hun verlangen daarbij overgeplaatst, onder welke de Kapiteins ter zee J. D. Schutter, J. H. Waldeck en F. Stout. De verdere organisatie werd echter aan de Commissarissen overgelaten. Zij voldeden spoedig aan dat verlangen, daar in het journaal van de *Amsterdam* den 9<sup>den</sup> November 1816 melding wordt gemaakt van den Kapitein ter zee Schutter, als Chef der Koloniale marine. Deze moest, zooals de Schout-bij-nacht Wolterbeek later in een brief van den 1<sup>sten</sup> Februari 1819 schreef, voornamelijk dienen om de kusten en wateren der Nederlandsche bezittingen tegen zeeroovers te beveiligen, alsmede tot het overbrengen van gouvernements-ambtenaren en goederen van het eene etablissement naar het andere. Haar materieel bestond uit korvetten, brikken, schoeners en kleinere vaartuigen. Met den aanvang van 1817 werd de *Iris* aan de Koloniale marine overgegeven, evenals later ook grootere bodems, die men voor de terugreis naar het moederland niet meer in staat achtte. Aanvankelijk gingen telkens zeeofficieren en cadets, met opoffering van hunne plaats in het vaste corps, bij den kolonialen dienst over; later ook onderofficieren en zeelieden, doch, gelijk de ondervinding leerde, niet in voldoende aantal om de inlandsche bemanning in bedwang te houden. De overplaatsing geschiedde door den Gouverneur-Generaal, op voordracht van den Commandant der zeemacht, die op de geschiktheid van den persoon moest letten, hetgeen evenwel in den beginne niet genoegzaam

werd gedaan, zoodat al spoedig sommigen wegens ongeschiktheid moesten worden verwijderd. Wat hunne verhouding tot de zeeofficieren van Z. M. zeemacht betrof, stelde men personen van denzelfden rang gelijk, daar beiden in dienst van den Koning der Nederlanden waren. De Chef der Koloniale marine, met den rang van Kapitein ter zee, liet zijn standaard te Soerabaya waaien en zorgde, zoowel daar als te Batavia, voor de politie op de reede. Het Nederlandsche eskader, als auxiliair beschouwd, had nochtans in de eerste jaren verreweg de zwaarste taak en genoot hierbij, waar dit noodig bleek te zijn, de hulp der Koloniale marine, welker bodems men in het vervolg meermalen zal aan treffen.

Voor het einde van 1816 was de Kapitein ter zee Dietz met de *Evertsen* naar Makassar, de Kapitein ter zee Sloterdijk met de *Nassau* naar Banjermasing en de Kapitein-Luitenant ter zee van Everdingen van der Nypoort met de *Maria Reijgersbergen* naar Banka en de rivier van Palembang geweest, zoodat behalve Java ook sommige buitenposten bezet waren. Doch weldra openbaarden zich bijna overal sporen van misnoegen. Het ontzag van den inlander voor eene vlag, die eerst gewijzigd, daarna verdwenen was, scheen verminderd. Op Banka, welk eiland pas door de Engelschen in ruil tegen onze bezitting te Cochin was afgestaan, had die vroeger niet gewaaid. Vreemd klinkt het derhalve, dat op de *Maria Reijgersbergen*, behalve zes ambtenaren en 33 militairen, ook 16 „bandieten” met vrouwen en kinderen werden ingescheept, die volgens het journaal van den genoemden bevelhebber op Banka aan wal gezet werden, nadat aldaar de Nederlandsche vlag was geheschen. Rechtstreeksch verband tusschen deze gedwongen immigratie en de stemming, die zich weldra op dit eiland openbaarde, blijkt echter niet.

In Februari 1817 gingen de *Evertsen*, de *Nassau* en de *Maria Reijgersbergen*, waarop intusschen de overleden Kapitein-Luitenant van Everdingen van der Nypoort, als bevelhebber, door den Kapitein ter zee Groot was vervangen, onder zeil naar de Molukken met de Commissarissen Engelhard en Middelkoop. Den 8<sup>sten</sup> Maart te Amboina gekomen, ging de *Evertsen* den 24<sup>sten</sup> onder den Kapitein ter zee Dietz, en na diens overlijden onder den Kapitein-Luitenant Verhuell naar Banda, den 9<sup>den</sup> April de *Maria Reijgersbergen* met den heer de Neys naar Ternate, om die bezittingen van de Engelschen over te nemen. Van deze zending teruggekeerd, lag de *Evertsen* met de *Nassau* en de *Iris* weer te Amboina, toen men den 17<sup>den</sup> Mei bericht kreeg, dat op het naburige eiland Saparoea de Resident van den Berg en de gansche bezetting van het fort Duurstede vermoord waren. Deze opstand breidde zich nog uit, nadat de eerste troepen onder den Majoor Beetjens derwaarts gezonden, waren afgeslagen. De Nederlandsche zeeofficieren, die zich met hunne equipages uitstekend kweten, gelijk in bijzonderheden te lezen is in het onopgesmukte verhaal, hetwelk de Kapitein-Luitenant Verhuell in zijne „*Herinneringen van eene reis naar Oost-Indië*” daarvan geeft, moesten zich tot eene afwachtende houding bepalen. De *Iris* werd naar Saparoea gezonden, waarbij zich den 9<sup>den</sup> Juli de *Maria Reijgersbergen* voegde, welks bevelhebber weinige dagen te voren van Ternate en Kema was teruggekeerd en nu geruimen tijd de eer der Nederlandsche vlag ophield. Na eene vruchteloos afgeloopen onderhandeling, liet hij een gedeelte zijner equipage landen en het fort Duurstede bezetten, waar een klein getal onder den Luitenant Ellinghuyze, gesteund door de batterij van het fregat, zich staande hield tot men, volgens het journaal van den Kapitein ter zee Groot, den 9<sup>den</sup> October de heuglijke tijding kreeg, dat de Schout-bij-nacht Buyskes met versterking te Amboina was gekomen.

Zoodra de Commissarissen-Generaal kennis droegen van den opstand in de Molukken, hadden zij den 25<sup>sten</sup> Juni den Schout-bij-nacht Buyskes, hun ambtgenoot, gelast zich in persoon derwaarts te begeven met de *Prins Frederik*, die sedert den 1<sup>sten</sup> Mei ter reede van Batavia lag. Dit „*en flûte*” gewapende linesschip had ten vorigen jare te Portsmouth den Generaal-Majoor de

Koek met de koloniale troepen, benevens eenige kisten en vaten met geld van de *Braband* overgenomen en vervolgens niet zonder tegenspoed zijne bestemming bereikt. De Kapitein ter zee van Senden, die er het bevel over voerde, kreeg op denzelfden dag als de Schout-bij-nacht, order zich klaar te maken en ging volgens zijn journaal twee dagen later met 254 man troepen onder zeil naar Soerabaya, waar Buyskes overland was heengereisd. Voor het einde van Juli vertrok deze met de *Prins Frederik*, in de eerste plaats naar Ternate, om zich van de getrouwheid der Sultans te vergewissen.

Wegens stilte en tegenwind niet voor den 1<sup>sten</sup> September daar gekomen, vond hij de beide Sultans van Ternate en Tidore welgezind. Den troonopvolger van den laatste legde hij de verplichting op, zich voorloopig op Ternate te vestigen. Den 12<sup>den</sup> September zette hij de reis voort en den 30<sup>sten</sup> kwam hij te Amboina, waar de *Evertsen* en de *Nassau* lagen. Binnen weinig dagen voegden zich hierbij de koloniale vaartuigen de *Zwaluw* en de *Wilhelmina*. Half November werd de aanwezige macht nog versterkt met de korvet *Venus*, onder den Kapitein Luitenant van Schuier en het fregat de *Wilhelmina* (44) onder den Kapitein ter zee Dibbetz, waarvan de eerste den 27<sup>sten</sup> Januari, de tweede den 1<sup>sten</sup> Mei van dit jaar met troepen voor Oost-Indië van Texel was gezeild.

Buyskes vond den laatsten September al de negerijen op Saparoea in opstand, welk voorbeeld op andere eilanden en zelfs op de westkust van Amboina werd gevolgd. Hij was echter niet voldaan over de houding der gezonden Commissarissen, die hij beiden wegens hunne voortdurende oneenigheid ontsloeg. Doortastende maatregelen tegen de opstandelingen verschoof hij evenwel tot de aankomst der inlandsche vaartuigen, hem door de Sultans van Ternate en Tidore toegezegd. Zoodra de eerste daarvan den 11<sup>den</sup> October Amboina bereikt hadden, begon hij met nadruk te handelen en liet hij eerst de kust van het eiland zelf tot onderwerping brengen. Nadat vervolgens de *Evertsen* en de *Nassau* voor Saparoea, de *Iris*, de *Venus*, de *Zwaluw* en de *Maria Reijgersbergen* op verschillende punten tusschen de eilanden geposteerd waren, begonnen de inlanders te zien, dat het ernst werd en dat het nieuwe koninkrijk dezelfde macht kon ontwikkelen, als de oude Compagnie. Velen onderwierpen zich en niet weinigen moesten zwaar boeten voor den opstand en de hierbij gepleegde wreedheden. Van meer dan 300 gevangenen door de onzen op Haroekoe gemaakt, werden 24 terstond gefusilleerd en kregen de overigen vergiffenis. Ook Saparoea bukte, nadat vele hoofdaanleggers den onzen in handen gevallen en naar Amboina gevoerd waren, waar vier hunner den 16<sup>den</sup> December opgehangen werden, met bepaling dat het lijk van een der voornaamste, tot afschrik van anderen, ten eeuwigden dage in eene ijzeren kooi aan de galg zou blijven. Nogmaals had eene dergelijke strafoefening plaats, en ten derden male op den 20<sup>sten</sup> Februari 1818, toen de beruchte Oeloepata, een der hoofdaanleggers, die op Ceram in onze handen was geraakt, met zekere overhaasting werd gehangen, opdat hij, die thans zeer ongesteld was, de straf van den wereldlijken rechter niet mocht ontgaan. Zijn verzet scheen niet uitsluitend tegen het Nederlandsche bestuur gericht, daar zijn vader en zijne broeders onder het Engelsche om dezelfde reden, op dezelfde wijze waren ter dood gebracht. Als oorzaken van den opstand noemde de Schout-bij-nacht in een geheim schrijven van 10 October 1818 aan de Commissarissen-Generaal, de herinnering aan vroegere knevelarijen, de vermindering van het aloude ontzag sedert 1796, den staat van afzondering der Molukken onder Daendels en den weldadigen invloed van het tweede bestuur der Engelschen. Werd uit dien hoofde het terugkeeren der Nederlanders niet gewenscht, zoo had bovendien de geringe macht, die er aanvankelijk verscheen, te weinig indruk gemaakt en hadden verder de aanhitsingen van ondergeschikte Engelsche ambtenaren en vooral de maatregelen van den Commissaris Middelkoop het smeulend vuur op onvergeeflijke wijze aangeblazen. Dank zij de krachtige

maatregelen van de autoriteiten was het thans gebluscht, doch niet zonder dat velen gesneuveld of aan hunne wonden overleden waren, gelijk bij de laatste expeditie ook met den Majoor Meyer het geval was. Ongerekend de zware verliezen door de opstandelingen in den strijd geleden, waren volgens den Schout-bij-nacht in het geheel 27 hunner gefusilleerd, 14 gehangen, 16 door de Alfoeren en 23 door onze bondgenooten op Ceram omgebracht, terwijl meer dan 100 gevangenen naar Java werden gezonden. De Schout- bij-nacht kon zijne taak als afgedaan beschouwen. Nadat de *Tromp* den 11<sup>den</sup> Februari 1818 ter reede van Amboina was gekomen, aan boord hebbende den Generaal-Majoor de Koek, den nieuw benoemden Gouverneur der Molukken, ging Buyskes den 25<sup>sten</sup> daaraanvolgende met het fregat de *Wilhelmina* onder zeil. Andere bodems, zooals de *Evertsen* en de *Maria Reijgersbergen*, waren reeds vertrokken of konden nu gemist worden, waarvan enkele tevens tot het overbrengen eener lading specerijen werden gebezigd.

Van al de genoemde schepen, waarmede het Nederlandsche eskader in den loop van 1817 was versterkt, onder welke ook de tot dusver niet genoemde *Eendragt*, verdient de *Tromp* eene nadere vermelding. Dit schip was den 16<sup>den</sup> Maart uit Vlissingen gezeild, aan boord hebbende den Commandeur Wolterbeek, die het bevel over de zeemacht in Oost-Indië op zich moest nemen. Tijdens zijn oponthoud te Rio-Janeiro, was aldaar het fregat *Wilhelmina* binnengevallen met brieven en de aanstelling van Wolterbeek tot Schout-bij-nacht. Deze kwam den 13<sup>den</sup> September zonder tegenspoed te Anjer, waar hij bericht kreeg van den opstand in de Molukken en het vertrek van den Schout-bij-nacht Buyskes derwaarts. Te Batavia vond hij orders, om de *Tromp* en de *Wilhelmina* naar Soerabaya te zenden, van waar beiden, zoo als vroeger is gebleken, naar Amboina stevenden; de *Tromp* echter veel later, dewijl deze volgens het verbaal van den Schout-bij-nacht Wolterbeek eerst nog te Batavia was terugontboden, op het gerucht, dat een groot roofschip in straat Sunda was gezien.

Sommige bodems bevonden zich in slechten staat en deden weinig nut. De *de Ruyter* was nagenoeg terstond als onbruikbaar te Soerabaya opgelegd en werd eenigen tijd later gesloopt. De *Amsterdam*, die weinig of niets had verricht en naar het vaderland moest vertrekken, vorderde eene langdurige reparatie, alvorens de reis te kunnen ondernemen. Den 29<sup>sten</sup> October 1817 stak de Kapitein ter zee Hofmeijer er mede in zee, aan boord hebbende 134 last koffie, 100 last rijst, 168 leggers arak, vijf kisten met naturaliën en andere goederen. Den 11<sup>den</sup> December werd hij op de kust van Afrika door een storm beloopen, waarin de groote mast over boord geraakte en alles dermate beschadigd werd, dat hij zich verplicht achtte in de Algoabaai binnen te vallen. Het lekke schip werd er op strand gezet en ganschelijk verlaten, waarbij drie man het leven verloren. En het was hoog tijd; want de equipage had den 18<sup>den</sup> en 19<sup>den</sup> nauwelijks de benoodigde victualie van boord gehaald, of het schip sloeg in den nacht tusschen den 19<sup>den</sup> en den 20<sup>sten</sup> December geheel uiteen. Hofmeijer, die zoowel van den Landdrost als van de inwoners van het dorp Uittenhagen menschlievende hulp ondervond, sleet nochtans met de zijnen op deze onherbergzame kust eenige dagen van groote ontbering, eer allen door een paar Engelsche vaartuigen werden afgehaald.

Bij het vertrek van de *Tromp* naar de Molukken was de Schout-bij-nacht Wolterbeek te Batavia achtergebleven, om den Gouverneur-Generaal met zijn raad te dienen en zich tot den hem opgedragen last voor te bereiden. Hij had den 2<sup>den</sup> Januari 1818 de *Eendragt* naar Banka en de rivier van Palembang gezonden en vervolgens den 14<sup>den</sup> de beide particuliere schepen uit Japan zien komen, waarvan het eene den heer Doeff overvoerde, die gedurende al de staatsomwentelingen der laatste jaren de Oud-Hollandsche vlag op het kleine Decima onafgebroken had doen waaien.

Langzamerhand kwamen de groote schepen, ten deele met specerijen geladen, uit de Molukken terug. Sommige daarvan hadden weer reparatie noodig, alvorens andere diensten te kunnen verrichten. Gelukkig scheen de *Tromp*, waarmede de Schout-bij-nacht Wolterbeek moest vertrekken, voor de gestelde taak berekend. Voor de Schout-bij-nacht den 18<sup>den</sup> Juli 1818 met genoemden bodem en het fregat *Wilhelmina* onder zeil ging, waren onrustbarende tijdingen ontvangen nopens de houding van Raffles, die kort geleden uit Europa teruggekeerd en thans met het bestuur in Bencoelen belast was. Hij weigerde Padang over te geven en stookte onrust te Palembang, nadat met de beide Sultans, twee broeders, verdragen waren gesloten. Hoe ver dit ging vernam de Schout-bij-nacht den 1<sup>sten</sup> Augustus voor de rivier van Palembang, waar een klein vaartuig op post lag, terwijl de *Eendragt* zich voor de stad zelve bevond. Omstreeks vier weken geleden had er zich een Engelsch gezantschap met een gewapend geleide vertoond, om eene Engelsche vlag te planten. Het was terstond door de onzen opgelicht en naar Batavia gezonden. De jonge Sultan, die aan de lokstem gehoor gegeven had, moest er voor boeten; doch de oude was volgens de verklaring van den Nederlandschen Commissaris evenmin te vertrouwen. De waarheid hiervan bleek later niet dan al te zeer.

Dewijl er geen dadelijk gevaar bestond, zette de Schout-bij-nacht den tocht voort, tot hij den 19<sup>den</sup> Augustus Malakka bereikte, waar de Majoor Farquhar, die de kolonie moest overgeven, juist afwezig was. Wolterbeek, vermoedende dat het voorgevallene te Padang en te Palembang oponthoud mocht veroorzaken, zond den laatsten Augustus een klein vaartuig naar Poeloe-Penang, om van den stand der zaken kennis te geven en zag daarop terstond zijn vermoeden bevestigd; want de Majoor, den 1<sup>sten</sup> September op zijn post teruggekeerd, verlangde opheldering van het gebeurde en zocht uitstel. Hij bracht in den trant van Raffles, waarschijnlijk omdat Malakka, evenals Padang, tijdens den kortstondigen vrede van 1802 en 1803 niet was overgenomen, eene rekening te berde wegens gemaakte onkosten, tot welker vereffening de Schout-bij-nacht zich niet gemachtigd verklaarde. Op zijne pertinente vraag naar dag en uur, waarop de overgave volgens het tractaat zou kunnen geschieden, kreeg de Schout-bij-nacht, na eenig over en weer praten, ten antwoord: „den 21<sup>sten</sup> September, des morgens te zeven uren.” De schuldvordering was tot een tiende gedeelte der oorspronkelijk geëischte som verminderd, en de overgave had op den gestelden tijd met de gebruikelijke plechtigheid plaats. Hiermede was echter de zending van den Schout-bij-nacht niet afgelopen, die zelfs neteliger scheen te worden, toen hij terwijl de Majoor Farquhar en de zijnen nog eene wijle te Malakka vertoefden, de oude betrekkingen met sommige inlandsche vorsten weder moest aanknoopen. Om bij de Engelschen weinig opzien te baren, liet hij drie expressen met officiële brieven naar Riouw, Siak en Rombow, des nachts vertrekken. Van drie koloniale vaartuigen, zond hij vervolgens de *Eclips* met besloten orders en eenig krijgsvolk naar Palembang, de beide andere naar Riouw en Linga. Eindelijk ging hij zelf onder zeil met de *Tromp*, die hem den 12<sup>den</sup> November ter reede van Riouw bracht, waar hij zeer omzichtig moest te werk gaan met een vorst, die onafhankelijk beweerde te zijn.

Omstreeks acht dagen later zocht de Schout-bij-nacht, die bij het opnemen van het vaarwater door eene regenbui werd overvallen, eene schuilplaats aan wal, waar de Sultan en vele rijksgrooten hem terstond kwamen begroeten. Inmiddels had hij, bij dat opnemen en rondkijken, de overtuiging gekregen, „dat buiten de koninklijke woningen, Maleische en Chinesche kampongs, en moskeen, alhier nog al wat te verbranden en te vernielen zou zijn.” Geen wonder, dat de inlanders al die bewegingen en opnemingen der onzen wantrouwden. Nochtans werd het verlangde tractaat gesloten, hetwelk de onderkoning den 28<sup>sten</sup> November in de kajuit van de *Tromp* plechtig bezwoer. Hij vertrok, na goed onthaald te zijn, op eigen verzoek met de

sloep van het vlaggeschip. Twee dagen later ging de Schout-bij-nacht in staatsie aan wal, waar hij insgelijks plechtig ontvangen en onthaald werd. Hij liet er tevens de Nederlandsche vlag hijschen op de plaats, voor den bouw van een fort bestemd. Alles was dus oogenschijnlijk naar wensch geschikt en men scheidde in de beste verstandhouding. De Schout-bij-nacht kreeg eene gouden kris ten geschenke en een achtjarigen Balinees, dien hij slechts noode aannam en onmiddellijk vrij verklaarde. Hij zond daarentegen den vorst een porceleinen kop en schotel, waarop de woorden „*Durable amitié,*” met verzoek om daaruit, bij de jaarlijksche herdenking van de herstelde vriendschap, thee te willen drinken.

Met achterlating van twee koloniale vaartuigen, stak de Schout-bij-nacht den 3<sup>den</sup> December in zee, met de *Tromp*, de *Wilhelmina* en eene kanonneerboot. In het voorbijgaan hoorde hij te Muntok, dat te Palembang alles rustig was en dat de koloniale korvet *Eclips*, die hij van Malakka derwaarts gezonden had, gereed lag om met den jongen Sultan, die indertijd de Engelschen ingeroepen en ontvangen had, naar Batavia te zeilen. Den 17<sup>den</sup> December met de *Tromp* en de *Wilhelmina* te Batavia teruggekeerd, vond hij er, behalve een drietal koloniale vaartuigen, de *Nassau*, die tijdens zijne afwezigheid was afgekeurd en eenige dagen later aan de Koloniale marine werd overgedaan, benevens de *Evertsen*, de *Prins Frederik* en de *Maria Reijgersbergen*, die voor de terugreis naar het vaderland in gereedheid werden gebracht. Twee dagen daarna verscheen ook de *Eclips* met de gevangenen van Palembang.

Commissarissen-Generaal konden hunne taak met den aanvang van 1819 als geëindigd beschouwen. Den 16<sup>den</sup> Januari installeerden zij de Hooge Regeering van Nederlandsch Indië, waar de Baron van der Capellen, een hunner, als Gouverneur-Generaal moest achterblijven. De heeren Elout en Buyskes, van welke de laatste het bevel over de zeemacht aan den Schout-bij-nacht Wolterbeek had overgegeven, gingen aan boord van de *Evertsen*, waarmede ook de heer Doeff de reis naar het vaderland zou doen. Er waren meer passagiers, onder welke de Luitenant-Generaal Anting met vrouw en familie op de *Prins Frederik*. Wachtende op goeden wind, konden zij den 13<sup>den</sup> Februari nog de eenigszins bedenkelijke tijding hooren, dat de Engelschen Singapoera hadden bezet, waarbij Raffles al weder eene werkzame rol vervulde. Vier dagen later gingen de genoemde schepen onder zeil, die wegens de ongunstige gelegenheid eerst den 26<sup>sten</sup> uit zicht geraakten. Tegenwind en oponthoud in straat Sunda en te Anjer waren slechts een voorspel van ernstiger rampen.

Den 16<sup>den</sup> Maart lichtte de *Prins Frederik*, op last van den Schout-bij-nacht Buyskes te Anjer het anker, omdat beide ankers van de *Evertsen* onklaar waren. Eerst drie dagen later kon dit schip volgen met de *Maria Reijgersbergen*. Zij troffen de *Prins Frederik* niet meer aan en verloren spoedig elkander uit zicht, hetgeen ons noodzaakt elk dier schepen afzonderlijk na te gaan en hun wedervaren achtereenvolgend te melden.

Nauwelijks was de *Maria Reijgersbergen* te kwader ure uit zicht geraakt, of men ontdekte den 30<sup>sten</sup> Maart op de *Evertsen* een lek, <sup>1)</sup> waardoor het water bij het slingeren van het schip letterlijk naar binnen stroomde. Het wies tegen de pompen aan, die nochtans zooveel opvoerden, dat de spijgaten het niet konden verzwelgen. Vele bladen koper, van de scheg tot onder de groote rust, ontbraken en de naden waren open. Het groot bramzeil, voor de scheg gehaald om den toevoer van water eenigszins te stuiten, scheurde aan een beschadigd blad koper en moest gekapt worden, omdat men het niet weer binnen kon krijgen. Alle verdere pogingen om het lek te stoppen bleven vruchteloos. Officieren en passagiers moesten de handen uitsteken, om alle pompen, het eenig middel van behoud, voortdurend aan den gang te kunnen houden. Tachtig personen waren te gelijk bezig, tachtig andere moesten hen telkens vervangen. Wat te doen? Terugkeeren was onmogelijk en de afstand van Mauritius was te groot om dit te bereiken. Men besloot daarom koers te stellen naar Diego Garcia, onzeker of het

lekke schip en het wrakke tuig het zoo lang zouden volhouden. Duizenden ponden scherp en ballast, geschut en andere voorwerpen werden over boord gemand, zelfs zoet water door middel van de brandspuit, om het zinkende schip te lichten. Onder gestadige vrees, dat de pompen, die nu en dan onklaar werden, geheel of ten deele zouden weigeren of dat het veege schip ten laatste geheel uiteen zou slaan, kreeg de equipage den 8<sup>sten</sup> April Diego Garcia in 't zicht.

Op de seinschoten van de *Evertsen* kwam eene aldaar liggende brik naar buiten, die echter geen loods aan boord had. Het was de *Pickering*, een Noord-Amerikaansch vaartuig met kokosnoten geladen, waaraan de 340 personen van de *Evertsen* hun behoud te danken hadden. In overleg met den heer Elout, den Kapitein-Luitenant Verhuell en andere zeeofficieren, besloot de Schout- bij-nacht Buyskes, aan wiens rapporten en journalen dit alles voornamelijk ontleend is, zijn schip te verlaten. Terwijl hij den gezagvoerder der brik aan boord hield, zond hij een Adelborst met eene sloep derwaarts om de lading over boord te werpen. Met zekere hoeveelheid beschuit, doch met achterlating van alles, wat eene noemenswaardige ruimte besloeg, ging de gansche equipage op de brik over.

Tot hunne verwondering, zagen de schipbreukelingen uit den pas verlaten bodem een zwaren rook opgaan. Vermoedelijk hadden de laatste achtergeblevenen eenige onvoorzichtigheid begaan, hetgeen met het oog op de schildering door den Kapitein-Luitenant Verhuell in zijne „*Herinneringen van eene reis naar Oost-Indie*” van zijne pogingen tot redding van het schip opgehangen, wel te begrijpen is. De matrozen bedronken zich dermate, dat hij naar de brik terugroeide om andere te halen. De Schout-bij-nacht verlangde verdere pogingen gestaakt te zien en liet allen van de *Evertsen* afbrengen. De heer Doeff voegt er in zijne „*Herinneringen uit*

**1) Een uitgebreid verslag van deze rampreis van de Evertsen vindt U in 13. extra Itz. Veerman\_episode\_9.pdf op de website van Ten Anker**

*Japan*” de bijzonderheid bij, dat een dronken konstabel vergeten was en nog een schot loste, waaruit zich het ontstaan van den brand gereedelijk liet verklaren. De konstabel werd nog in tijds gered.

Met de *Pickering* kwamen allen den 11<sup>den</sup> April behouden op het eiland Diego Garcia, waar zij 9 Europeanen van Mauritius en 150 negers vonden, die hun alleen wat versche visch en kokosnoten konden verstrekken. Later kreeg men ook jonge varkens, terwijl de ketels eener zeepziederij gebruikt werden om voor de equipage te koken. Den 22<sup>sten</sup> April zeilde de brik met de eene helft naar Mauritius, van waar de heer Elout en sommige passagiers zoo spoedig mogelijk met scheepsgelegenheid vertrokken. De equipage van de *Evertsen*, waarvan de andere helft inmiddels door dezelfde brik was gehaald, ging eerst den 30<sup>sten</sup> Juli van Mauritius onder zeil met de *Cadmus*, een Engelsch transportschip, dat allen in November te Duins bracht. Omstreeks drie maanden geleden, was de Kapitein ter zee Groot met de *Maria Reijgersbergen* aangekomen. Deze had in de eerste dagen der reis moeite gehad de *Evertsen* bij te houden, waarvan het licht des nachts, volgens de rapporten der officieren, niet duidelijk te zien was. Den 29<sup>sten</sup> Maart, dus juist een dag voor de ontdekking van het lek op het vlaggeschip, had de commandant van de *Maria Reijgersbergen* dit uit het zicht verloren. Eerst trachtte hij, volgens zijn journaal, het in te halen door kracht van zeilen; daarna bleef hij het inwachten. Dewijl noch het eene, noch het andere baatte, zette hij de reis voort, die behoudens kleine gebreken aan schip en tuig, welke telkens voorziening eischten, tamelijk voorspoedig was. Er bestond geene reden tot het aandoen eener haven vóór de *Maria Reijgersbergen* het Kanaal bereikte, waar de

bevelhebber van den 15<sup>den</sup> tot den 18<sup>den</sup> Juli ter reede van Spithead vertoefde om eenige victualie in te nemen en der equipage, die in den laatsten tijd veel aan scheurbuik had geleden, wat verversching te bezorgen. Hij kwam met zijn fregat den 29<sup>sten</sup> Juli ter reede van Texel, waar hij door middel van kleine vaartuigen moest lichten, alvorens ingevolge den hem verstrekt last naar Medemblik te kunnen verzeilen. Hier geraakte de *Maria Reijgersbergen* den 8<sup>sten</sup> Augustus nog in den mond der haven vast en kwam eerst 's anderen daags binnen.

De *Prins Frederik*, het derde schip, was na een tocht vol wederwaardigheden niet verder dan Plymouth gekomen, waar de meeste opvarenden een langen en verdrietigen tijd doorbrachten. De Kapitein ter zee van Senden, die in de Simonsbaai een oponthoud van acht weken had gehad, bereikte met zijn lek schip, een tuig, waarop niet te vertrouwen viel, en veel zieken onder de equipage, de Gronden. Telkens woei de vlag in sjouw en werd het uitzicht op spoedige hulp verijdeld. De fokkemast brak en het lek nam bedenkelijk toe. Schoon ook hier officieren en passagiers medewerkten in het gemeenschappelijk belang, ontstond toch de vrees, dat de afgematte equipage het pompen niet zou kunnen volhouden. Den 29<sup>sten</sup> September kreeg men ten laatste hulp van de Engelsche brik *Howe*, thuis behoorende te Penzance en gevoerd door Kapitein Askew. Deze zond een man aan boord, die als loods diende en het schip 's anderen daags in de Mountsbaai bracht, waar aanstonds de noodige bijstand werd verleend. Het water, nu met kracht uitgepompt, bevatte kruitdeelen en rook sterk naar specerijen. Zeerampen als de gemelde, waarmede het verlies of de beschadiging eener kostbare lading gepaard ging, behoorden in dien tijd niet tot de zeldzaamheden. Het rechte verdriet voor den bevelhebber van de *Prins Frederik*, wiens journaal nog voorhanden is, evenals dat van den Adelborst D. G. Muller, begon eerst, nadat zijn schip den 14<sup>den</sup> October met Engelsche hulp naar Plymouth was vervoerd.

Hier kreeg hij tien dagen later een procureursklerk aan boord, met eene kennisgeving, dat de Admiraliteit, ten verzoeke van den kapitein der Engelsche brik, die assistentie had verleend, beslag op zijn bodem had gelegd. De Nederlandsche bevelhebber, die er niets van wilde hooren, omdat hij meende alles voldaan te hebben, joeg den klerk van boord, rukte het bevel, dat in haast aan den mast gespijkerd was, er af en wierp dit in het water. Voortdurend liet hij daarna vlag en wimpel hijschen om niet overvallen te worden door iemand, die zijn schip in bezit mocht willen nemen. Er volgde nochtans eene procedure, welke de tegenwoordigheid van den bevelhebber te Londen vereischte. Uitgenoodigd door den Ambassadeur en den Consul-Generaal, ging de Kapitein ter zee van Senden tegen het einde van November naar de hoofdstad. Nopens den afloop dezer „ingewikkelde zaak,” om de woorden van den Schout-bij-nacht Musquetier te bezigen, die in December 1819, op weg naar Oost-Indië, eene wijle te Plymouth vertoefde, kunnen hier enkele bijzonderheden worden medegedeeld. Onafhankelijk van de vordering van Kapitein Askew, die aan de uitspraak van het Admiraliteitshof onderworpen was, had men buitensporige sommen geëischt voor bewezen diensten en leverantiën in de Mountsbaai. Dit leidde, nadat in de eerste weken van 1820 de waarde van de lading en het schip met toebehooren was getaxeerd, tot het besluit een ambtenaar tot het doen van onderzoek naar Plymouth te zenden. De heer L. Serrurier, destijds Eerste Commies bij het Departement van Marine, hiertoe gekozen, had den 21<sup>sten</sup> April aan boord van de *Prins Frederik* een onderhoud met de Consuls van Plymouth en Mountsbaai, alsmede met den heer Pearce, een agent van den laatste. Na zijne terugkomst te 's Gravenhage bracht hij den 19<sup>den</sup> Mei een rapport uit aan den Minister van Marine, waaruit blijkt, dat in het geheel niet minder dan 59 pretentiën te vereffenen waren tot een gezamenlijk bedrag van £366 p. St. Hierbij waren die van Kapitein Askew en vijf anderen slechts voor memorie uitgetrokken. Bij het mondeling onderzoek was aan het licht gekomen, dat in de eerste confusie aan boord van de *Prins Frederik* niet



behoorlijk aanteekening was gehouden en dat de Consul te Mountsbaai vaartuigen gezonden en leverantiën bevolen had, zonder vooraf contract te maken, waardoor het Nederlandsche gouvernement nu was blootgesteld aan de willekeur van allen, die iets te vorderen hadden. De heer Serrurier was met den Kapitein ter zee van Senden overeengekomen, dat deze een wissel zou trekken op het Nederlandsche gouvernement ter afbetaling van 32 posten, waaromtrent men het met de betrokken personen was eens geworden. Andere posten waren, in overleg met den Consul te Mountsbaai belangrijk verminderd, zoodat het geheele bedrag, met inbegrip der vijf thans ingevulde memorieposten 1515 p. St. beliep, waarvan echter de spoedige afdoening wenschelijk was.

Kort na de samenspreking op den 21<sup>sten</sup> April scheen men over schip en lading vrijelijk te kunnen beschikken; want van den 1<sup>sten</sup> tot den 7<sup>den</sup> Mei werden 924 kisten en 13 vaten specerijen overgescheept op de *Flora*, een victualieschip onlangs uit de Middellandsche Zee teruggekeerd. Na de lossing der specerijen en eene zorgvuldige inspectie van het schip, begon men dit inwendig te sloopen. En nadat de *Flora*, de specerijen weggebracht hebbende, in Juli terug was, werden schuitjes ballast, zeilen, touwwerk, ankers, schippers- en konstabelsbehoefden, blokken, geschut, kogels, in één woord al wat de *Flora* slechts bergen kon hierop overgescheept, terwijl de Kapitein ter zee van Senden den 23<sup>sten</sup> Juli 1819 met de equipage insgelijks overging, het schip verder latende aan den Onder-equipagemeester Courier dit Dubecart, die met een detachement moest achterblijven. Later werd de romp van de *Prins Frederik*, volgens een bericht van den Consul J. Hawker te Plymouth, in het openbaar verkocht voor 2340 p. St.

Den 17<sup>den</sup> November 1820 velde Sir William Scott, rechter in het Hooge Admiraliteitshof van Groot-Brittanje, een gemotiveerd vonnis in zake Kapitein Askew, welk stuk nog een en ander behelst dat niet onbelangrijk is. Zoo vindt men er in, dat de waarde der lading van het „*en flûte*” gewapende oorlogsschip, na aftrek van een vierde voor bekomen zeeschade, op 27.750 p. St. was geschat, en dat de onzen beweerden zes maanden te zijn opgehouden en in dien tijd aan traktementen, soldijen en onderhoud der equipage 5400 p. St. te hebben uitgegeven. Wat de hoofdzaak betreft, waren aan beide zijden misslagen begaan. Kapitein Askew had zich tot den Nederlandschen Ambassadeur moeten wenden omdat het een oorlogsschip gold, hetwelk trouwens door zijne kostbare lading wel eenigszins dat karakter had verloren. Daarentegen had de Nederlandsche bevelhebber beter gedaan door naar den Ambassadeur te verwijzen, in plaats van een stuk der Admiraliteit met onverdiende minachting te behandelen, dewijl hij toch voor de redding van het schip wel iets verschuldigd was. Zelfs vond de rechter, die voornamelijk op de verklaring der Nederlandsche officieren afging, na al wat de Kapitein ter zee van Senden had gezegd over het weder en den staat van het schip en de equipage, het vreemd dat de Nederlandsche bevelhebber in zijn certificaat deze woorden had doorgehaald „*that but for the essential services rendered by these asserted salvors his ship would have been foundered.*” Ten slotte werd aan Kapitein Askew 800 p. St. toegewezen en moest het Nederlandsche gouvernement zich al de kosten van het proces getroosten.

Diepen indruk hadden de eerste berichten van de rampen der uit Oost-Indië terugkeerende schepen gemaakt. Er moest een onderzoek ingesteld worden naar het gedrag dergenen, die in de zaak betrokken waren. Met dat van den Schout-bij-nacht Buyskes was, bij Koninklijk besluit van 27 December 1819, het Hoog Militair Gerechtshof belast, hetwelk den 2<sup>den</sup> Februari 1820 een gunstig oordeel uitsprak over de handelingen van den genoemden vlagofficier bij het verlaten van de *Evertsen*. Maar de vraag was, of de schepen voor hun vertrek uit Oost-Indië wel behoorlijk waren nagezien. Ook dit wenschte de Koning onderzocht te hebben, waartoe hij den 5<sup>den</sup> Januari 1820 eene Commissie benoemde, bestaande uit den Vice-Admiraal van Bylandt

Halt, als president, en de Schout-bij-nachts N. Lemmers en J. S. May, als leden, waaraan de Constructeurs P. Glavimans Jr. en P. Schuyt, als consulenten, en de Eerste Commies L. Serrurier als amamuensis werden toegevoegd. Het oordeel der Commissie kwam hoofdzakelijk hierop neder, zooals ook in de Nederlandsche Staatscourant van 4 April 1820 met enkele woorden werd bericht, dat het gebeurde, behalve aan de stormen, voornamelijk was te wijten aan den invloed van het kopergif der dubbeling op de ijzeren bouten, waarmede de schepen volgens oud gebruik nog gebouwd waren, hetgeen thans niet meer plaats had. Dit betrof echter de *Amsterdam* en de *Evertsen*; over de *Prins Frederik*, die te Antwerpen met koperen bouten was samengesteld, kon de Commissie vooralsnog niet oordeelen. Zij wees ten slotte op de behoefte aan een droog dok te Soerabaya. Naar aanleiding van dit rapport, stelde de Minister van Marine den Koning voor „den Gouverneur-Generaal in bedenking te geven om te doen onderzoeken, in hoeverre bij eene der constructie-werven op Java gelegenheid zou zijn te doen bouwen één (desnoods meer) droog dok om in hetzelfde schepen van het grootste kaliber te doen repareren.”

Uit een brief den 12<sup>den</sup> Juli 1819 aan den Schout-bij-nacht Wolterbeek geschreven blijkt, dat de Gouverneur-Generaal in strijd met het officiële rapport het er voor hield, dat de *Evertsen* niet voldoende was nagezien, hetgeen volgens zijn gevoelen behoorde gestraft te worden. Voor het einde van 1819 verging nog de brik *Kozak* en waren een aantal schepen, waaronder de *Prins*, de *Batavier*, de *Maas*, de *Piet Heijn* en de *Joan de Witt*, afgekeurd en gesloopt of verkocht. Doch laat ons nu de verrichtingen der zeemacht in Oost-Indië vervolgen.

Den 16<sup>den</sup> Juli 1819 met de *Tromp* te Samarang gekomen en voornemens de reis naar Soerabaya voort te zetten, kreeg de Schout-bij-nacht Wolterbeek bericht van de schipbreuk van de *Evertsen*, en vijf dagen later van gepleegde vijandelijkheden op Palembang. Behalve de *Eendragt* (20), lag aldaar sedert den 21<sup>sten</sup> Mei ook de *Ajax* (18) op de rivier, welke laatste onmiddellijk na de aankomst uit Europa er heengezonden was. Onlangs hadden 253 man troepen in het Palembangsche nog eene versterking van 200 man ontvangen. Nu vernam de Schout-bij-nacht uit een rapport van den Kapitein-Luitenant ter zee Bakker van de *Eendragt*, dat ook de oude Sultan den 12<sup>den</sup> Juni plotseling eene vijandige houding had aangenomen. De equipages van beide schepen, evenals de troepen, hadden zich van den 12<sup>den</sup> tot den 15<sup>den</sup> behoorlijk gekwet, doch waren tegen de menigte der vijanden niet opgewassen. Voortdurend bedreigd door branders en beschoten van den wal, moesten de twee schepen de rivier afzakken, na het krijgsvolk aan boord genomen te hebben.

Af en toe kruisten zij voor de rivier om de vele inlandsche vaartuigen, die op dit oogenblik om zout en lijnwaden uit waren, te onderscheppen en nadere orders af te wachten. Terwijl de *Ajax* er lag, passeerde den 9<sup>den</sup> Juli de Engelsche korvet *Indiana*, waarop Raffles zich bevond, komende van Singapoera en gaande naar Bencoelen. De tegenwoordigheid aldaar van den man, die ons steeds kwaad brouwde, strookte niet zeer met de welwillendheid, welke het Engelsche gouvernement te dien tijde in andere opzichten jegens het Nederlandsche aan den dag legde.

Op de tijding van het gebeurde te Palembang, begaf de Gouverneur-Generaal zich naar Samarang om er met den Schout-bij-nacht te overleggen, wat in deze te doen stond. Hij gelastte daarop eene expeditie onder het opperbevel van Wolterbeek, die met de *Tromp* naar Batavia terugkeerde en op eene spoedige gereedmaking van al het benoodigde aandrong. Dit kostte nog al moeite, vooral omdat de Schout-bij-nacht ten gevolge eener zware koorts zich uiterst zwak gevoelde. Nochtans vertrok den 20<sup>sten</sup> Augustus een detachement troepen onder Kapitein Hulsteyn, bestemd naar de Lampongs, om eene afleiding te geven, terwijl de aanval tegen Palembang zelf plaats greep. Twee dagen later ging de Schout-bij-nacht onder zeil met

de *Tromp* en vier gehuurde schepen, waarop 1250 man onder den Luitenant-Kolonel Bisschop. Ook de brik *Irene* (16), in het voorjaar uit Europa gekomen, werd tot versterking der expeditie bestemd. Aan boord van het vlaggeschip bevond zich de Commissaris Muntingh, die in last had den ouden Sultan, onder waarborging van diens leven, voor zich te dagen. Gaf deze aan de oproeping gehoor, dan moest hij naar Batavia gezonden worden en vervangen door een zoon van den jongen Sultan, dien men voor dit geval medenam. Weigerde de oude Sultan, dan moesten de vijandelikheden aanvangen.

Wel verre van tot onderwerping geneigd te zijn, had de oude Sultan zich ook een sterken aanhang op Banka gevormd, welk eiland bij de komst van Wolterbeek in een zoo bedenkelijken toestand verkeerde, dat hier in de eerste plaats moest worden gehandeld. Behalve de genoemde schepen, was de Kapitein ter zee Dibbetz er met het fregat *Wilhelmina* (44). Deze had in Mei Padang van de Engelschen overgenomen, vervolgens Atjeh en Malakka aangedaan en was den 12<sup>den</sup> Augustus te Muntok gekomen. Drie dagen later naar Jebus gegaan om water te halen, voegde hij zich eerst den 2<sup>den</sup> September weer bij de hoofdmacht te Muntok. Sommige bodems hielden zich met een aantal prauwen voor de rivier van Palembang op; andere werden op verschillende punten gebezigd. Te Muntok liet de Schout- bij-nacht een klein inlandsch vaartuig, eene zoogenaamde tjunia, waarvan hij er vijf bezat, tot het voeren van werpgeschut inrichten. Een daarvan kreeg hij den 11<sup>den</sup> September gereed voor een houwiter van zes duim. Dit vaartuig moest tot model strekken voor drie andere, terwijl de vijfde tjunia een veldstuk aan boord zou krijgen.

Intusschen naderde het tijdstip, bestemd voor de expeditie. Het springtij, dat men noodig had om de bank in de Soensang of de rivier van Palembang te kunnen passeeren, zou den 18<sup>den</sup> September invallen. Daar echter Banka niet tot onderwerping was gebracht, moest de Schout- bij-nacht er schepen en volk achterlaten. Zodoende kon de kleine macht niet eenmaal tegelijk op hetzelfde punt worden aangewend. Maar dit was voor het oogenblik onverschillig, aangezien de schepen, die naar de rivier werden gezonden, toch niet allen op den bepaalden tijd over de bank geraakten. Het springtij was gemist en de Schout- bij-nacht moest eene nadere gelegenheid verbeiden. Onderwijl kwam het bemoedigende bericht, dat de laatste benting der opstandelingen op Banka zich had overgegeven, terstond gevolgd door eenig achtergebleven personeel en materiëel. Volgens een staat van den 3<sup>den</sup> October, bevonden zich toen 1400 man infanterie en artillerie aan boord der schepen. Enkele bodems geraakten nu over de bank, onder welke de *Wilhelmina*, waarop Wolterbeek overging, omdat de *Tromp* wegens te grooten diepgang voor den mond der rivier moest blijven.

Sedert den 9<sup>den</sup> October begonnen de schepen onder eene drukkende warmte, afgewisseld met stortregens, de rivier hooger op te werken. De inlanders weken, doch vonden nu en dan gelegenheid, verscholen achter het houtgewas langs den oever, eenige schoten op de onzen te lossen. Deze hadden om dezelfde reden geen uitzicht en drongen zeer omzichtig door op een terrein, dat zij slechts oppervlakkig kenden. In den nacht van den 14<sup>den</sup> ontdekten zij het eerste spoor van het plan des vijands om de naderende schepen door vuur te vernielen. Eenige fel brandende voorwerpen zakten toen de rivier af, die gelukkig met den stroom voorbijdreven, zonder schade te doen. Een daarvan bleef aan den kant zitten, waaruit bleek, dat het vloten van zware boomstammen of balken waren, waarop van zes tot twaalf huizen van bamboes, gedekt met adap en ten deele gevuld met droge bladeren, zelfs met mastiek of eene soort van harpuis, hetgeen eene verschrikkelijke vlam veroorzaakte. De Schout- bij-nacht achtte het een geluk, dat de inlanders niet op het denkbeeld kwamen, sommige dier branders in de nabijheid der schepen te brengen en te ontsteken, terwijl de equipages door het felle licht der eerste verblind waren. Zoo leerde men den aard van één dreigend gevaar kennen, zonder te weten

welke verdere middelen de vijand had uitgedacht. De weinige inlanders toch, die men in handen kreeg, waren tot geen prijs als spionnen te winnen. En bij de onderhandelingen ook thans nog met den Sultan gevoerd, stelde deze het verlaten der rivier als eerste voorwaarde, hetgeen de onzen natuurlijk niet konden doen.

Zij waren den 17<sup>den</sup> October genaderd tot eene plaats, waar het vaarwater zoo nauw was, dat zij alleen dicht onder den oostwal konden houden. Hier, waar de nokken der raas met de takken der boomen in aanraking kwamen, kreeg de *Irene* door twee schoten van den oever vier dooden en zes gekwetsten. Op dit gevaarlijke punt bleven twee schepen nog eene wijle aan den grond zitten, bedreigd door brandende vloten, die met sloepen werden afgewend. De schepelingen kwamen al deze hinderpalen te boven en kregen twee dagen later de verdedigingswerken bij het eiland Gombora in 't zicht, die hun blijkbaar niet medevielen. Met ingeheide palen, gedekt door batterijen van den wal en eene daarachter gelegen drijvende batterij, was de rivier geheel versperd, volgens den Schout-bij-nacht op zeer verstandige wijze, volgens den bevelhebber van de *Ajax*, met „*genie en krijgskunde*.”

Den 21<sup>sten</sup> October ging de Schout-bij-nacht des namiddags te halféén, met de ebbe en een Noord-Oostenwind onder zeil. Hij naderde met de *Wilhelmina* het paalwerk, zonder terstond het vijandelijk vuur te beantwoorden. Onmiddellijk achter hem langs de batterijen aan de linkerzijde op den wal, schaarden zich de *Irene*, de *Arinus Marinus*, een der gehuurde schepen, en de *Ajax*. Rechts van den Schout-bij-nacht lag eene kanonneerboot en vervolgens de *Eendragt*, in het midden der rivier voor het paalwerk, waar het laatste door eene drijvende batterij werd gesteund. Aan de andere zijde van de *Eendragt*, naar den kant van het eiland Gombora, bevonden zich nog eene kanonneerboot, de koloniale schoener *Emma* en zes prauwen. De vijf tjunias lagen op eenigen afstand, rechts van de *Ajax*. Dit was de gansche macht tegen de inderdaad geduchte werken des vijands aangevoerd; want de *Prins Blucher*, de *Admiraal Buyskes*, de *Henriette en Betsy*, drie gehuurde schepen, zes andere prauwen, eene waterbrik en een provisie-schoener bleven tijdens het gevecht op een grooten afstand.

Persoonlijke moed baatte weinig. De Schout-bij-nacht zelf stond, om alles beter te kunnen overzien, op een kippenhok van de *Wilhelmina*, terwijl alles om hem heen kort en klein geschoten werd. De Luitenant ter zee Bruyne, die bij hem stond, verloor een been en bezweek later aan de gevolgen. Andere officieren en de Europeesche equipages vochten uitstekend, doch blijkbaar zoo vruchteloos, dat te halfvier nog geenerlei schade aan de werken des vijands te bespeuren was. Daarentegen onderhielden de vijandelijke batterijen een onverpoosd vuur tegen de zeer kwetsbare schepen. De dubbele rij palen was noch te passeeren, noch te verwijderen. Wegens het moerassige van den oever, meende men noch de versperring, noch de haar bestrijkende batterijen te kunnen omtrekken. Ten einde onder zulke omstandigheden het personeel niet noodeloos op te offeren, deed de Schout-bij-nacht, in overleg met den Kapitein ter zee Dibbetz en den Luitenant-Kolonel Bisschop, sein om het vuren te staken en de schepen te laten afdrijven.

's Avonds te zes uren lagen de meeste bodems weer op de plaats, van waar zij te halféén waren gezeild. De *Eendragt* en de *Arinus Marinus* geraakten bij de laatste manoeuvre aan den grond, nog onder het bereik der vijandelijke batterijen, doch voegden zich toch 's anderen daags weer bij het eskader. Dit had niets uitgewerkt en verbazend geleden. Volgens de woorden van den Schout-bij-nacht, geleek de kajuit van de *Wilhelmina* wel eene slachterij. Men telde 37 dooden, onder welke 2 officieren, en 59 zwaar gekwetsten, van welke velen aan hunne wonden stierven. De ontelbare lichte kwetsuren waren niet in rekening gebracht. De schade aan de schepen was belangrijk.

Eigenlijk was alles slechts op een *coup de main* berekend, die voor den aanvang van den Noordwest-moesson behoorde af te loopen. Onbekend met de hulpmiddelen der inlanders, had men het er op gewaagd en was bitter teleurgesteld. Nogmaals werd de mogelijkheid van het omtrekken der batterijen besproken, doch ontkend, nopens welk punt de Gouverneur-Generaal nadere opheldering vroeg, en met reden, aangezien de onmogelijkheid, blijkens de later opgedane ervaring, misschien wat lichtvaardig was beweerd. Hoe dit zij, nadat men haar als zeker had aangenomen, moesten alle verdere ondernemingen voorloopig worden gestaakt. De schepen zakten onder de noodige voorzorgen tegen branders langzamerhand de rivier af. Den 5<sup>den</sup> November kwam de Schout-bij-nacht weder aan boord van de *Tromp*, voornemens zich tot eene gestrengte blokkade te bepalen. Hij zond den Luitenant-Kolonel Bisschop naar Batavia met de *Admiraal Buyskes*, die tevens eenige troepen en *dépêches* overbracht. Na de *Irene* met een koloniaal vaartuig naar Malakka gezonden te hebben, liet de Schout-bij-nacht de zorg voor de blokkade aan den Kapitein ter zee Dibbetz over en ging den 26<sup>sten</sup> November met de *Tromp* naar Muntok, op het bericht dat de Resident Smissaert er vermoord was. Den 7<sup>den</sup> December ontving hij brieven van den Gouverneur-Generaal met de *Galathé*, eene pas uit Nederland gekomen korvet, die voor het einde des jaars naar de rivier van Palembang werd gezonden om de *Wilhelmina* af te lossen, die naar Batavia werd ontboden.

Nederlagen, als die te Palembang, voor eene koloniale mogendheid altijd bedenkelijk, konden hoogst noodlottig worden, nu het Nederlandsche gezag in den Archipel slechts kort geleden was hersteld. Niet zonder reden maakte de Schout-bij-nacht zich bezorgd, toen hij onmiddellijk daarop iets hoorde van gewelddadigheden der Boegineezen. Met een paar zijner schepen bezocht hij Riouw, waar hij zijn vroeger tractaat eenigszins wijzigde en eene conferentie hield met den Gouverneur van Malakka. Dien ten gevolge kwam hij niet voor den 1<sup>sten</sup> Mei 1820 weer met de *Tromp* te Batavia, waar reeds voorbereidselen gemaakt werden voor een herhaalden tocht naar Palembang, die evenwel door een ander zou worden aangevoerd; want den 15<sup>den</sup> Juni liet de Kapitein ter zee Lewe van Aduard met de *van der Werff* (44) ter reede van Batavia het anker vallen, aan boord hebbende den Schout-bij-nacht Musquetier, die twee dagen later het commandement van Wolterbeek overnam. Maar ook de nieuwe bevelhebber der zeemacht zou niet met het beleid over de tweede expeditie belast worden, hetwelk de Gouverneur-Generaal, zooals hij den 5<sup>den</sup> Mei 1820 in een particulier schrijven aan den Schout-bij-nacht Wolterbeek had medegedeeld, aan den Generaal-Majoor de Koek wenschte op te dragen. Deze had den 15<sup>den</sup> Januari 1820 met den Kapitein ter zee Dibbetz een geheim rapport uitgebracht over de benodigde hulpmiddelen, waarmede Wolterbeek geheel instemde. Dien ten gevolge werd de *Nassau* geraseerd en op het voormalige tusschendecks bewapend met 20 vier-en-twintigponders op zware rolpaarden van jati-hout. Nog twee kiellichters werden ingericht, elk voor een mortier van tien duim en twee lange twaalfponders. Om verschillende redenen werd de voorgenomen expeditie, in den loop van Juli, tot het volgende jaar uitgesteld en kregen de gereed zijnde schepen eene andere bestemming.

Met betrekking tot de vaartuigen der Koloniale marine, had de ondervinding geleerd, dat zij te weinig Europeanen aan boord hadden. De brikken *Marianne* en *Wilhelmina*, de kotter *Nautilus* en de schoener *Zephyr* waren, volgens het verbaal van den Schout-bij-nacht Wolterbeek, door de inlandsche equipages afgeloopen. En hoewel sommigen, die zich aan het vermoorden der officieren schuldig gemaakt hadden, werden gegrepen en gestraft, zoo vereischte toch dit punt nadere voorziening, waartoe Wolterbeek, zooals hij den 4<sup>den</sup> October 1820 aan den Gouverneur-Generaal schreef, alle vaartuigen minstens voor een derde met Europeanen wilde bemand hebben. Den 15<sup>den</sup> November 1820 werd de Kapitein ter zee Schutter, als commandant van de Koloniale marine, vervangen door den Kapitein-Luitenant ter zee van Schuier, wien

volgens het verbaal van den Schout-bij-nacht Musquetier te gelijk de rang van Kapitein ter zee werd toegekend.

Het eskader van de Koninklijke marine versmolt langzamerhand. Na de *van der Werff* kwam nog de korvet *Zeepaard* (28). Daarentegen was de *Galathé* (28) in den nacht tusschen den 29<sup>sten</sup> en den 30<sup>sten</sup> Mei in straat Banka verongelukt, evenwel met behoud der equipage; het fregat *Wilhelmina*, voor de tehuisreis afgekeurd, kon wat opgelapt en nog eene wijle gebruikt worden; de *Tromp* en de *Venus*, insgelijks afgekeurd, werden tegen het einde van 1820 aan de Koloniale marine overgedaan, die nochtans dit materieel volstrekt niet te geef kreeg, daar vroeger voor de *Nassau* met staand en loopend wand en verdere goederen 659.929 gld. was in rekening gebracht, terwijl nu de *Tromp* met tuig en toebehooren voor 588.478 gld. werd overgenomen en toch beide schepen reeds in 1823 werden gesloopt.

De *Arinus Marinus*, een der gehuurde schepen voor Palembang, den 29<sup>sten</sup> Januari 1821 onder zeil gegaan naar Europa, met vele passagiers en ontslagen militairen, verging den 8<sup>sten</sup> Februari bij Christmas-eiland. Allen verloren er het leven bij, met uitzondering van vier man, die op balken rondrijvende door eene Deensche brik werden opgenomen. Geen wonder, dat Wolterbeek onder den indruk van deze en andere zeerampen de *Eendragt* goed liet nazien, eer hij er den 26<sup>sten</sup> Maart mede in zee stak. Na onderweg van een Engelsch schip den dood van Napoleon vernomen te hebben, bereikte hij den 8<sup>sten</sup> Augustus de reede van Texel. Juist drie maanden later vernam hij, te gelijk met de bevolking van Nederland, wat sedert zijn vertrek in Oost-Indië was voorgevallen.

Bij een besluit van 21 April 1821 had de Gouverneur-Generaal van der Capellen, volgens zijn plan, den Generaal-Majoor de Kock met het bevel over de nieuwe expeditie belast, waarbij hij volhardde, na alle bedenkingen door den Schout-bij-nacht Musquetier daartegen geopperd. Deze gelastte den Kapitein ter zee Lewe van Aduard de bevelen van den Generaal-Majoor op te volgen en noodigde alle commandeerende officieren nog bij looporder uit dit vooral stiptelijk te doen. Hij zelf bleef te Batavia achter, van waar de *Dageraad* (32), den 4<sup>den</sup> Mei pas aangekomen, eerst later kon vertrekken. De *van der Werff* (44) en andere bodems gingen den 9<sup>den</sup> onder zeil naar de rivier van Palembang, waar met inbegrip der reeds aanwezige schepen weldra vereenigd lagen het genoemde fregat, de geraseerde *Nassau*, de korvetten *Ajax*, *Zeepaard*, *Zwaluw* en *Venus*, de brik *Sirene* en eenige koloniale vaartuigen. Op een daarvan bevond zich weder de zoon van den jongen Sultan, die tot opvolger van zijn oom was bestemd. Voorts kon de opperbevelhebber beschikken over twee kiellichters met werktuigen om palen uit den grond te trekken, over een aantal kanonneerbooten, prauwen en transportvaartuigen. De levende strijdkrachten bestonden uit 2600 zeelieden, onder welke 1200 Europeanen, en 1700 man troepen, onder welke slechts 100 inlanders. Onmiddellijk na het vertrek was op sommige bodems de cholera uitgebroken, die aanhoudend enkele slachtoffers maakte.

Alles scheen thans meer op eene landing en het omtrekken der batterijen berekend. Den 17<sup>den</sup> en 18<sup>den</sup> Mei geraakten de *van der Werff* en de *Nassau* over de bank, gevolgd door andere bodems, die allen langzamerhand de rivier op werkten. Nadat men de batterijen in 't zicht gekregen had, werden herhaalde verkenningen aan wal gedaan, die evenwel den 16<sup>den</sup> Juni, toen zich de *Dageraad* bij de andere schepen voegde, nog tot niets geleid hadden. Dank zij de kloekmoedigheid der matrozen, waren de branders afgewend en bereikten de schepen nagenoeg ongedeed de versterkingen bij het eiland Gombora, waarop de aanval nu tegen den 20<sup>sten</sup> Juni werd bepaald.

's Nachts te voren brachten de onzen werpen uit tot dicht bij de palen in de rivier, waarbij zij de reddingboot met eene lantaren als boei legden. 's Morgens vroeg brachten zij andermaal werpen uit, tot zij het einde van den kabel bereikt hadden. Aangezien de *Nassau* wat langzaam

voortuitgang, kon het schieten van den vijand, dat te zeven uren aanving, niet terstond beantwoord worden. Eerst na acht uren begonnen de *van der Werff* en de *Nassau*, volgens het journaal van den Kapitein ter zee Lewe van Aduard, onder een driewerf „*leve de Koning!*” te vuren. De Generaal-Majoor bevond zich aan boord van den kolonialen schoener *Johanna*, omringd door een tiental sloepen tot het overbrengen van orders. In zijne onmiddellijke nabijheid lag de *Jacoba Elisabeth*, met den Palembangschen vorst en diens gevolg. Omstreeks negen uren, toen de meeste schepen op hun post lagen, beproefde Lewe van Aduard zijne knepkogels tegen de vijandelijke batterijen, doch met weinig vrucht; want een kleine brand, hierdoor veroorzaakt, scheen spoedig gebluscht. En nagenoeg terzelfder tijd dreigde een onverhoopte tegenspoed alles te doen mislukken.

Lewe van Aduard ziet de *Dageraad* en *Het Zeepaard* de hun aangewezen positie verlaten, vervolgens ook de *Nassau*, die hem dwars voor den boeg komt en aan bakboord voorbijdrijft. Hij zegt uitdrukkelijk in zijn journaal, dat de ankertouwen van de *Nassau* waren stuk geschoten, hetgeen elders ook van de beide andere schepen wordt gemeld. Ten gevolge van het afvallen dier bodems had de *van der Werff* het zwaar te verantwoorden. Omstreeks tien uren zag Lewe van Aduard zich verplicht de reserve en de scherpshutters uit de marsen bij de stukken te verdeelen, om de vele dooden en gekwetsten te vervangen. Hij wanhoopte aan den goeden uitslag, nu de anderen waren geweken, besloot in overleg met zijne officieren den strijd tegen de batterijen niet alleen voort te zetten en week insgelijks met 14 dooden en 48 gekwetsten. Tegen den middag deed de opperbevelhebber het sein tot afhouden, waaraan alle schepen gehoor gaven. Zij hadden veel schade aan tuig en rondhout bekomen en eene kanonneerboot achtergelaten, die, door het paalwerk heengeraakt, den terugweg niet kon vinden. Eene andere was in den grond geboord. Het verlies aan personeel bedroeg in het geheel 46 dooden, 55 zwaar en 42 licht gekwetsten. De opperbevelhebber dachtte zelfs eene nadeelige terugwerking op Banka en zond uit dien hoofde 's anderen daags den Luitenant-Kolonel Keer met de *Emma* en een gedeelte zijner troepen derwaarts. Schoon hierdoor verzwakt, besloot hij den 24<sup>sten</sup> den aanval te hervatten, nadat de schepen zich eenigermate van de geleden schade hadden hersteld.

Hij begaf zich toen weder aan boord van de *Johanna* en liet de schepen, waarop ter gereedmaking van alles 's morgens te twee uren overal was, met den vloed naderen, hetgeen thans dermate gelukte, dat de *Nassau* reeds te vier uren op de aangewezen plaats lag te vuren, onmiddellijk gevolgd door de *van der Werff* en de *Dageraad*, Onder een aanhoudend gejoel kweten de equipages zich van hare taak, waarmede die van de *Nassau* te zes uren eene poos moest vertragen, omdat het schip zwaaide. Kwart over zevenen, terwijl alle bodems weer goed aan het vuren waren, meende Lewe van Aduard te bespeuren, dat het vijandelijk vuur eenigszins verflauwde, hetgeen hij terstond aan den opperbevelhebber liet weten, die hem tot opheldering het heuglijk bericht deed geworden van de vermeestering der batterij op het eilandje Gombora. Hierop werd de Nederlandsche vlag geheschen en kleine bodems voeren er om heen, ten einde de batterijen van den oever aan de tegenovergestelde zijde aan te tasten. Het gezicht der eigen vlag op het eilandje was een spoorslag te meer voor de equipages. Die van de *Venus* en de *Ajax* brachten nu ook de batterij in de rivier tot zwijgen. Kwart voor negenen geraakte de *Ajax* aan den grond en verhaalde de *Venus* tot voor de groote batterij op den oever. Hier was deze korvet van groot nut, omdat de *van der Werff*, die er lag, te halftien gebrek aan amunitie kreeg. Inmiddels waren de kleine vaartuigen het eilandje omgezeild en drie hoogerop liggende batterijen aan den oever deels verlaten, deels veroverd. Weinig minuten over elven, ziet Lewe van Aduard de landingsbooten op den rechtervleugel der groote batterij afgaan, die hij tot dusverre heeft bevochten. En daar nu toch zijne kardoezen verbruikt zijn, laat

hij 200 man der equipage debarqueeren, om den linkervleugel der batterij aan te tasten, waarvan omstreeks het middaguur op beide zijden de Nederlandsche vlag woei. Met luide geestdrift werd zij begroet door de equipages der schepen, die heden weder 33 dooden, 80 zwaar en 53 licht gewonden te betreuren hadden. Allen hebben een zwaren dag gehad, doch in weerwil der vermoeyenis, begonnen de schepelingen nog denzelfden nacht de palen in de rivier op te ruimen, waartoe de kiellichters van bokken voorzien waren. Zoodra er eene opening was, zeilde de *Venus* er door, gevolgd door andere bodems, die nu gezamenlijk den kraton van den Sultan naderen. Deze moet zijne laatste wijkplaats ontwapenen, de 70 stukken aldaar in batterij overgeven, welke met de vroeger vermeersterde een getal van 200 vuurmonden uitmaken. Vruchteloos poogt de Sultan voor zich nog een duurzaam verblijf te Palembang te bedingen. Hij moest zich den 3<sup>den</sup> Juli geheel onderwerpen en werd met de *Dageraad* naar Batavia gevoerd. Zijne plaats werd door den oudsten zoon van zijn jongeren broeder ingenomen.

Intusschen waren de Luitenant-Kolonel Taets van Amerongen en de Luitenant ter zee Koopman met de *Calypso* naar Batavia gezeild, waar zij den 10<sup>den</sup> Juli in den laten avond aankwamen, overbrengende eene dépêche van den 28<sup>sten</sup> Juli, die 's anderen daags, te midden van de vreugdebedrijven over het gebeurde, door eene buitengewone Bataviasche courant werd publiek gemaakt. Den 22<sup>sten</sup> Juli vertrokken de genoemde officieren met de *Jonge Jacobus* naar het vaderland, waar zij den 7<sup>den</sup> November het bericht aan den Koning brachten, dat een dag later, dus juist drie maanden na de aankomst van Wolterbeek, in eene buitengewone Staatscourant werd opgenomen.

Tegen het einde van Juli verlieten de *van der Werft* en andere bodems de rivier van Palembang, waar *Het Zeepaard* en de *Nassau* bleven liggen. De Kapitein ter zee van Daalen, in Juni met de *Arend* (20) uit Nederland gekomen, was naar Malakka en de noordkust van Sumatra gezonden, om daarna *Het Zeepaard* af te lossen. Den 28<sup>sten</sup> Juli kwam de *Dageraad* te Batavia met den gevangen Sultan en diens gevolg. Deze kreeg vergunning, tot herstel zijner gezondheid, eenigen tijd op het landgoed Tjilingting te vertoeven, van waar de *Dageraad* hem in Augustus naar het fort Oranje bij Soerabaya vervoerde. Op dit tijdstip was de Kapitein ter zee de Man met de *Melampus* uit Nederland gekomen. Bij besluit van 22 Februari 1822, droeg de Gouverneur-Generaal hem op, den gevangen Sultan met diens gevolg, toen nog 75 personen sterk, van het fort Oranje naar Ternate over te brengen, hetgeen in Maart daaraanvolgende geschiedde.

Voor het einde van 1821 was de *van der Werff*, die eene langdurige en kostbare reparatie moest ondergaan, aan de Koloniale marine overgegeven, evenals de *Wilhelmina* en de *Ajax*, welke laatste, als geheel onbruikbaar, voor slooping werd verkocht. De *Irene* had de reis naar het vaderland aanvaard, met welke bestemming de Kapitein ter zee Lewe van Aduard ook den laten Januari 1822 vertrok met de *Dageraad*, waarop hij was overgeplaatst, aan boord hebbende Mevrouw de wed. Schutter, wier echtgenoot in November was overleden. Zonder buitengewone voorvallen bereikte hij den 30<sup>sten</sup> Mei de reede van Texel. In den loop van 1822 werd het eskader, dat zich in Oost-Indië bevond, nog versterkt met de *Dolphijn* en de *Komeet*. Met een slechts klein getal bodems bleef de Schout- bij-nacht Musquetier, gemeenschappelijk met de Koloniale marine, voor de veiligheid der thans bezette en onderworpen streken van den Archipel waken, in afwachting van den Kapitein ter zee J. J. Melvill van Carnbee, die hem eerlang moest komen vervangen.

Onderwijl had de Nederlandsche marine, die terstond na de omwenteling de bezittingen in West-Indië had overgenomen, ook daar voortdurend moeten zorgen, dat de opstand in de Spaansche koloniën van Zuid-Amerika geene ongelegenheid baarde. Naarmate de



opstandelingen in het voordeel geraakten, begon men er, vooral sedert 1817, van zeerooverijen te hooren. De Kapitein ter zee van Zuylen van Nyeveld was er met de *Ajax*, de Kapitein ter zee Coertzen met de *Daphne* heen geweest, de Kapitein ter zee Polders bevond zich nog in de wateren van Curaçao met de *Euridice*, toen de Kapitein-Luitenant ter zee Bolken in Januari 1818 met de brik *Zwaluw* derwaarts zeilde. Hij deed in Mei de kust van Guinea aan, waar de Gouverneur Daendels in de volgende maand overleed, en stevende naar Suriname. Later vertrokken de *Dolphijn* en de *Merkuur* naar Curaçao, van waar in 1819 de *Euridice* en de *Zwaluw* terugkeerden. Van de *Komeet* en de *Kozak*, vervolgens naar West-Indië gezonden, leed de laatste den 29<sup>sten</sup> December 1819 schipbreuk bij Margate, op de kust van Engeland. De equipage werd gered, doch van de goederen kon men weinig of niets bergen. De *Dolphijn* verliet den 4<sup>den</sup> April 1820 Curaçao, waar nu de Kapitein-Luitenant de Quartel, die half Maart het bevel over de *Merkuur* van den Kapitein-Luitenant Pool had overgenomen, bijna zonder hulp, in een hachelijk tijdsgewricht, de eer der vlag moest ophouden. Van 19 Juni tot half Juli tijdelijk gesteund door de *Komeet*, hiertoe van Suriname gekomen, verleende hij konvooi, en in September bewerkte hij, alleen door het vertoonen zijner brik, de uitlevering van een Hollandsch schip.

Te dien tijde vleiden eenigen zich met het spoedig bijleggen der geschillen tusschen Spanje en zijne koloniën, nadat Koning Ferdinand VII in Maart 1820 de constitutie hersteld had. Maar de kolonisten sloegen de hun aangeboden vrijheden af.

Hun aanvoerder Bolivar sloot den 25<sup>sten</sup> November slechts een wapenstilstand met den Spaanschen generaal Morillo, die weldra teruggeroepen werd en den 17<sup>den</sup> December vertrok. De onderhandelingen te Madrid aangeknoopt, om een vergelijk te treffen, leidden niet tot het beoogde doel en in Maart 1821 werd de kwalijk onderhouden wapenstilstand door Bolivar opgezegd. De Spaansche bevelhebber van Caraccas hervatte nu de vijandelijkheden den 20<sup>sten</sup> April, eigenlijk acht dagen te vroeg; doch zij namen spoedig een gunstigen keer voor de opstandelingen, die in Mei 1821 Caraccas en La Guyara tijdelijk, en weldra voor goed in bezit kregen. Den 12<sup>den</sup> Juli van hetzelfde jaar werd het tweede Congres der republiek Columbia geopend, hetwelk eene nieuwe constitutie aannam en vervolgens afkondigde. In September was de noordkust van Zuid-Amerika door de Spanjaarden ontruimd, met uitzondering van Porto-Cabello, waar de Spaansche generaal Morales zich nog ruim twee jaren staande hield, voortdurend de naburige zeeplaatsen verontrustende.

Na van 17 November des vorigen jaars tot 13 Januari 1821 weer de *Komeet*, vervolgens eene wijle de *Zwaluw* bij zich gehad te hebben, ging de Kapitein-Luitenant de Quartel in den zomer van 1821 met de *Merkuur* op dezelfde wijze voort, soms kruisende en wanneer dit noodig was koopvaarders geleidende. Den 25<sup>sten</sup> Juni nam hij te Porto-Cabello eenige schepen en vluchtelingen onder zijne hoede. Het is wel eenigszins bevreemdend, dat hier slechts eene enkele brik tegenwoordig was, terwijl een binnenlandsche krijg, welke door andere natiën werd gevoed, zoo in de onmiddellijke nabijheid woedde. Hoe licht kon toch die eene brik door bijkomende omstandigheden voor den dienst onbruikbaar gemaakt worden, gelijk eerlang gebeurde; want den 12<sup>den</sup> September te Curaçao weer in zee gestoken, tot den gewonen kruistocht, trof haar een bliksemstraal, die het groot tuig over boord wierp. Nadat men de vleet kwijt was, werd op anderhalve kabellengte van den wal eene sloep uitgezet, om een touw door de branding te brengen tot redding van menschen en goederen. Onderwijl openbaarde zich brand in het voorschip, die weder uitbarstte, nadat men hem meester dacht te zijn, zoodat het kruit uit voorzorg over boord werd geworpen.

Verbazend had men te sukkelen, eer de bijna geheel ledige brik den 25<sup>sten</sup> October weer vlot werd en naar de haven kon zeilen. Op het bericht van dit ongeval, kwam de *Zwaluw* den 21<sup>sten</sup>

December van Suriname, om in den dienst te voorzien, terwijl aanhoudend werd gewerkt aan de *Merkuur*, die eerst den 6<sup>den</sup> Maart 1822 weder zeilklaar lag. De Kapitein-Luitenant de Quartel kruiste een tijd lang voor Maracaibo en vond te Curaçao teruggekeerd de brik *Kemphaan*, insgelijks tot het konvooieeren van schepen bestemd. Hij liet, om redenen van gezondheid, de *Merkuur* een paar tochten doen onder den Luitenant ter zee Kikkert, eer hij den 31<sup>sten</sup> Juli naar het vaderland onder zeil ging, waar hij den 11<sup>den</sup> September met de *Merkuur* te Hellevoet binnenviel. Kleine vaartuigen bleven den nationalen en onzijdigen eigendom in de wateren van de Nederlandsche eilanden in West-Indië beschermen, hetgeen weinig moeielijkheden opleverde, omdat de vrijheidsoorlog der Spaansche kolonisten na 1822 meer landwaarts in werd gevoerd.

Den 16<sup>den</sup> November 1820 was de Schout-bij-nacht Cantzlaar als Gouverneur van Curaçao geïnstalleerd, waar de vroeger genoemde Vice-Admiraal Kikkert in 1819 was overleden. Kikkert en Daendels, twee mannen, wier namen tijdens de staatkundige beroeringen vaak gemeld zijn, eindigden hunne loopbaan in afgelegen oorden. De Schout-bij-nacht Lemmers daarentegen overleed in Januari 1822 als Directeur en Commandant te Amsterdam, de Vice-Admiraal A. van Braam, vier maanden later te Delft. Velen, die het tijdperk der omwenteling doorleefd hadden, traden langzamerhand van het tooneel en werden door jongeren vervangen; anderen konden hun arbeid nog eene wijle voortzetten, gelijk de Minister van der Hoop, die tot zijn dood in 1825 aan het hoofd van het Departement van Marine bleef.

## HOOFDSTUK XVIII.

*Eerste stoomvaart in Nederland en Oost-Indië — Bijzondere tochten en maatregelen onder de Ministers van der Hoop en Elout. — Het Nederlandsche eskader in de Middellandsche Zee en dat in Oost-Indië tot 1830. — Tractaat van 1824. — Opstand van Diepo Negoro. — De Wassenaer en de Waterloo. — Rapport over de zeemacht. — Nieuw bestuur in 1830. — Aanvang der Belgische onlusten.*

Geene verbetering, op het gebied der nijverheid door het menschelijk vernuft uitgedacht, had na de invoering van het kompas voor de zeevaart belangrijker gevolgen, dan het toepassen van den stoom tot voortstuwing van schepen. Zodoende verwezenlijkte men het sedert lang gekoesterde droombeeld, om een vaartuig, evenals de oude galei, doch zonder roeiers, onafhankelijk van den wind te doen voortgaan. Verschillende proefnemingen, nadat het stoomvermogen in de achttiende eeuw reeds bij velerlei werktuigen was aangewend, hadden denzelfden Fulton, die indertijd zulke kostbare middelen tot vernieling van vijandelijke schepen had voorgeslagen, tot de samenstelling van een vaartuig geleid, door stoom voortbewogen. Tot niet geringe verbazing der oeverbevolking, had dit in Augustus 1807 voor het eerst op de Hudson in Noord-Amerika gevaren. Hiermede was de grondslag gelegd tot eene omwenteling in de scheepvaart, welke in hare gevolgen, na verloop eener halve eeuw, de stoutste verwachtingen heeft overtroffen.

Engeland bezat in Januari 1812 eene stoomboot op de Clyde, en weldra drie of vier andere, waarvan er in 1815 eene van Glasgow naar Dublin en vervolgens om kaap Landsend, door het Kanaal, naar Londen voer. Zij liep den 6<sup>den</sup> Juni te Plymouth binnen, waar destijds de schepen van den Schout-bij-nacht Tulleken lagen, welker bemanning dien ten gevolge voor het eerst eene stoomboot te zien kreeg. De Kapitein-Luitenant Blom noemde haar in zijn op de

*Melampus* gehouden journaal een vaartuig, ter grootte eener brik, met schepraderen door eene stoommachine gedreven, loopende naar hem toescheen groote vier mijlen. Weldra geraakten zijne landgenooten in de gelegenheid zich van den aard der nieuwe uitvinding te overtuigen, toen de *Defiance*, van Margate naar Veere en langs Dordrecht naar Rotterdam gestoomd, hier den 10<sup>den</sup> Mei 1816 bij het Oude hoofd op stroom kwam liggen. De Koning en vele belangstellenden snelden er heen, om het wonderbare vaartuig te bezichtigen, dat vervolgens een tochtje naar Dordrecht en terug deed, waarna het zich in September te Amsterdam vertoonde en daar, bij wijze van proefneming, een koninklijk jacht op sleeptouw nam. Behalve het nut, dat een snel en geregeld vervoer van personen en goederen opleverde, hechtte men zoowel hier te lande als in Groot-Brittanje aan dat vermogen tot sleepen groote waarde. Er werd evenwel in Nederland, noch tot het eene, noch tot het andere einde, met den aanbouw van stoombooten veel haast gemaakt. Te Antwerpen werd er in 1817, als veerschip op Rotterdam, eene in de vaart gebracht; de firma Cocquerill te Luik bouwde er eene, welke de Maas afvoer en binnendoor Amsterdam bereikte; de stoomboot tusschen Willemsdorp en den Moerdijk, in Engeland gebouwd, onderhield sedert 1822 de geregelde gemeenschap tusschen de noordelijke en de zuidelijke provinciën des rijks.

Drie jaren te voren had eene Engelsche firma in Oost-Indië vergunning gevraagd tot inrichting van een dienst langs de kust van Java, tusschen Batavia, Samarang en Soerabaya, met stoombooten, die van 4 tot 6 carronnades van 12 p. zouden voeren. De Schout-bij-nacht Wolterbeek, nog bevelhebber der zeemacht in Oost-Indië, bracht den 29<sup>sten</sup> Mei 1819 over dat voorstel een gunstig advies uit, schoon hij vreesde, dat zulke vaartuigen de gestadige rolling der zee niet zouden kunnen doorstaan en hij zich tevens geen denkbeeld kon maken, hoe die stoombooten in hooge deining haren koers moesten volgen, als het eene of het andere scheprad door het slingeren uit het water raakte. Later werd een octrooi verleend, doch niet op denzelfden naam, en de Gouverneur-Generaal van der Capellen, die bij het nederleggen van zijn ambt den 1<sup>sten</sup> Januari 1826 van de eerste stoomboot gewaagde, die weldra de afstanden tusschen de verschillende gedeelten van Nederlandsch Indië zou verkorten en tot vermindering der kostbare Koloniale marine kon leiden, smaakte de voldoening van nog even met de eerste naar hem genoemde stoomboot te kunnen varen, eer hij den 2<sup>den</sup> Februari naar Nederland vertrok. Langzamerhand kreeg de stoomvaart, omtrent welker beteekenis voor de marine de Minister van der Hoop zich in 1824 door eene commissie van deskundigen liet voorlichten, zekere uitbreiding. De *Savannah*, eene Noord-Amerikaansche stoomboot, was in 1819 voor het eerst den Oceaan overgestoken. In Engeland was de *Enterprise* in 1825 naar Calcutta gestoomd. Geen stoomvaartuig was echter nog uit Engeland naar Amerika vertrokken, toen de Luitenant ter zee der 1<sup>ste</sup> kl. Moll in 1827 met de *Curaçao* eene reis naar West-Indië deed, waarover de Almanak ten dienste der zeelieden voor 1829, uit zijn gehouden journaal, vele bijzonderheden behelst. Dezelfde commandant deed in 1828 met de *Curaçao* nog eene tweede reis, eer de Luitenant ter zee Le Jeune eene derde volbracht, waarvan in het Tijdschrift van Tromp en Verveer een uitvoerig rapport gedrukt is.

Voor de marine waren die raderbooten als sleepers en als adviesjachten van belang. Hare raderkasten waren evenwel te kwetsbaar en namen te veel ruimte in, bestemd voor de batterij, om er in den strijd op zee veel nut van te verwachten. En de eerste proeven slaagden niet allen terstond naar wensch. Uit dien hoofde ried de Minister Elout den Koning nog in een rapport van 30 September 1829, om bij de sterkte der zeemacht op die stoombooten niet te rekenen, daar men er noch als pakketten, noch als aviso's, noch als oorlogsvaartuigen op vertrouwen kon. Hij schreef dit onder den indruk van hetgeen pas met de *Suriname* en de *Atlas* was voorgevallen, waarover later eenige bijzonderheden zullen worden medegedeeld. Eerst moet een blik worden

geslagen op de laatste verordeningen van den Minister van der Hoop, op sommige van zijn opvolger Elout en op de verrichtingen der zeemacht in hetzelfde tijdsbestek. Nadat de Minister van der Hoop den 29<sup>sten</sup> Augustus 1820 had bepaald, dat de Onder-constructeurs van 's rijks werven tweemaal per week onderricht zouden geven aan luitenants ter zee der 2<sup>e</sup> kl. en adelborsten, die non-actief waren, omdat later ook examen in den scheepsbouw zou worden afgenomen, regelde hij den 15<sup>den</sup> Maart 1821 het vaste corps dek- en onderofficieren, twee jaren geleden bij Koninklijk besluit opgericht, en bepaalde hij nog den 12<sup>den</sup> Februari 1825, kort voor zijn overlijden, dat de vroeger gemelde zoons van commandanten voortaan slechts als matrozen 3<sup>e</sup> kl. op de rol mochten voorkomen. Het gehalte der bemanning werd beter, schoon die van de *Holland* in 1824 nog met 70 à 80 personen uit de werkhuizen werd aangevuld. Op grond van een rapport van de Constructeurs Soetermeer en Glavimans waren verbeteringen bij den scheepsbouw ingevoerd, o. a. het eenigszins gewijzigde Seppingsverband en werd de reeds aangevangen proef met den ronden spiegel voor linieschepen en fregatten voortgezet. Ter instructie van jonge officieren en adelborsten, gelastte de Minister van der Hoop eene reis van de *Pallas*, welker aanvang hij echter niet meer beleefde. Den 26<sup>sten</sup> April 1825 stak de genoemde korvet te Hellevoet in zee, onder den Kapitein-Luitenant ter zee Rijk, wien tijdens het aandoen van voorname havens in Engeland en Noord-Amerika, alleen met betrekking tot de stoomvaart, waarover deskundigen een rapport hadden uitgebracht, niet minder dan 32 punten van onderzoek waren voorgeschreven. Hij keerde den 6<sup>den</sup> December van zijne hoogst merkwaardige reis terug.

Was deze meer ten behoeve van het personeel en de marine zelve ondernomen, andere tochten, door denzelfden Minister gelast, beoogden te gelijk het aanknoopen van handelsbetrekkingen. Nadat in September 1823 de *Lynx*, onder den Kapitein-Luitenant ter zee J. P. M. Willinck, uit Hellevoet was gezeild tot eene reis naar Oost-Indië om kaap Hoorn, waarvan de bevelhebber later een omstandig verhaal in het licht gaf, vertrokken den 23<sup>sten</sup> Augustus 1824 het fregat *Maria Reijgersbergen* onder den Kapitein ter zee Coertzen en de korvet *Pollux* onder den Kapitein-Luitenant ter zee Eeg met dezelfde bestemming van Texel. Ook van dezen tocht bestaat een gedrukt verhaal, dat in 1833 te Amsterdam het licht zag, onder den titel: „*Aanteekeningen gehouden op eene reis om de wereld door P. Troost Gz., 1<sup>sten</sup> Luitenant bij het corps Mariniers.*” Aan de hoogst belangrijke journalen op de genoemde schepen gehouden zijn de volgende bijzonderheden ontleend. De commandanten moesten de vlag in de havens van Zuid-Amerika vertoonen, waar de staatkundige toestand nog zoo onzeker was, en nieuwe wegen voor den handel zoeken te openen. Tot dit einde kregen zij stalen van goederen uit Nederlandsche fabrieken mede. Vóór hun vertrek ontvingen zij nog den last, eerst de kust van Guinea aan te doen, omdat de Commandeur aldaar, volgens de laatste berichten, door negers werd bemoeielijkt.

Er zou van deze reis nog al iets te vertellen zijn, indien de hier beschikbare ruimte dit gedoogde. Beide schepen kwamen, na een kort oponthoud te Santa-Cruz ter inneming van drinkwater, den 13<sup>den</sup> October voor St. George d' Elmina. Er bleek slechts een klein geschil aanhangig te zijn met den Gouverneur van Cape-Coast over het vermoorden van twee negers op Engelsch gebied, door een negerhoofd onder Nederlandsch gezag. Het werd voorloopig geschikt, en de Commandeur verklaarde overigens in den toestand der kolonie geene reden te vinden om de reis der schepen te vertragen. Zij gingen derhalve den 24<sup>sten</sup> October weder onder zeil en bereikten den 6<sup>den</sup> December Montevideo, waar de *Pollux* tot Buenos-Ayres doorvoer om er den staat van zaken eens op te nemen, waarover het journaal vele opmerkingen bevat. Eene maand later in zee gestoken, passeerden de schepen den 3<sup>den</sup> Februari 1825 den meridiaan van kaap Hoorn, waarna zij elkander eene wijle uit zicht verloren

tot dat de *Pollux* den 28<sup>sten</sup> Februari te Valparaiso kwam, waar de *Maria Reijgersbergen* daags te voren was binnengelopen.

Gedurende het verblijf der Nederlandsche schepen te Valparaiso, deed het Engelsche fregat *Blunt* dezelfde haven aan, met de lijken van den Koning en de Koningin der Sandwich-eilanden, die in Engeland overleden waren en naar hun vaderland overgevoerd werden.

Den 21<sup>sten</sup> Maart weer vertrokken om de haven van Lima te bezoeken, waren de Nederlandsche bevelhebbers verplicht hun plan te wijzigen, dewijl Callao te land door Bolivar en te water door schepen van Peru en Chili werd geblokkeerd. Engelsche en andere vreemde schepen, die er gelegen hadden, waren uit dien hoofde naar de baai van Cherillos geweken, waarheen ook de *Maria Reijgersbergen* en de *Pollux* den steven wendden. Hun saluut kon er niet beantwoord worden, omdat alle geschut naar Lima gezonden was. De Nederlandsche officieren verloren intusschen den hun opgedragen last niet uit het oog. De Luitenant ter zee Tengbergen van de *Pollux* begaf zich naar Lima, waar hij echter Bolivar niet aantrof. De Kapitein-Luitenant ter zee Geesteranus, wegens de ongesteldheid van den Kapitein ter zee Coertzen insgelijks derwaarts gezonden, slaagde beter. Hij onderhield zich met den Generaal, die hem zeer beleefd ontving, met de verzekering, dat hij gaarne schepen onder Nederlandsche vlag op deze kust zou zien. Toen de *Maria Reijgersbergen* en de *Pollux*, tot voortzetting der reis den 10<sup>den</sup> April de baai van Cherillos verlieten, hoorde men te Callao hevig vuren, waarvan de uitslag den onzen voorloopig onbekend bleef. Zij toefden vijf weken later eenige dagen in de baai Anna Maria op Nokahiwa, een der Washington's eilanden, waar de bevolking op zeer lagen trap van beschaving stond. De Kapitein ter zee Coertzen ruilde er nog varkens en kippen tegen bijlen en messen, schoon de Kapitein-Luitenant Eeg aantekende, dat hij voor die ijzeren werktuigen minder kreeg, dan voor brandewijn en kruid. Het onbekende der taal leverde grooter bezwaren op voor de bevelhebbers bij hunne pogingen om berichten in te winnen, dan voor het verkeer der matrozen met de inlandsche schoonen, die zelfs in menigte naar boord zwommen.

Weder in zee gestoken, heesch de *Maria Reijgersbergen* den 13<sup>den</sup> Juni, op het voorbeeld van de *Pollux*, vlag en wimpel bij het passeeren van den meridiaan, omdat nu de helft van den aardbol zonder eenigen tegenspoed was omgezeild, 's Anderen daags ontdekte men een tot dus verre onbekend eiland, dat met den naam van Neerlandsch eiland werd bestempeld. Op omstreeks 7° N. Br. en 177° O. L. is het nog te vinden op de Engelsche zeekaarten onder den naam „*Nui, Egg or Netherland Island*” en in Stieler's Hand-Atlas als „*Nui (Nederlandsch eiland)*.” Doch nu begonnen er zieken te komen, welker getal op het fregat tot 35, op de korvet tot 14 geklommen was, toen zij den 2<sup>den</sup> Augustus Amboina bereikten. Van hier vervolgden zij de reis naar Soerabaya, waar men hen tegen het einde derzelfde maand aantreft.

Op het voetspoor van den Minister van der Hoop, gaf de Minister Elout, die in 1825 zoowel met het Departement van Marine, als met dat van Koloniën belast werd, eenige verordeningen, onder welke eene, die betrekking had op de inrichting van het journaal, waarop den 1<sup>sten</sup> Augustus 1826 de bepaling volgde, dat voortaan de Lengte naar den meridiaan van Greenwich moest worden berekend. Sommigen hadden dit echter, gelijk uit het gemelde journaal van den Kapitein ter zee Coertzen blijkt, bij het gebruik van Engelsche kaarten, reeds voor dien tijd gedaan. Een der meest doortastende maatregelen van den Minister Elout was de oprichting van het Koninklijk Instituut te Medemblik, ter opleiding van zeeofficieren. Voor hij daartoe in 1828 overging, waren de adelborsten zoowel aan de Artillerie- en Genieschool te Delft, als aan de Kweekschool te Amsterdam gevormd, of wel nog ouder gewoonte als buitengewoon adelborst aan boord gekomen.

Hoe weinig de Minister van den stoom verwachtte, is vroeger aangetoond. Met uitzondering van een paar stoombooten, werden onder zijn bestuur slechts zeilschepen, meest fregatten,

korvetten en kleinere vaartuigen aangebouwd. Op een daarvan, namelijk het fregat *Javaan* (44) moet bepaald worden geweest, omdat het ter proefneming te Rembang op Java van jati- hout gebouwd was. De Kapitein ter zee Pietersen, die er den 15<sup>den</sup> October 1824 het bevel over had aanvaard, teekende in zijn journaal aan, dat het op eene expeditie naar Malakka, in het zeilen, zoo bij als voor den wind, goed voldaan had, doch wat hoog was van tuig en masten. Daarna in Nederland gekomen en naar de Middellandsche Zee gezonden, was het afwezig, toen de Minister zijn rapport van 30 September 1829 indiende. Hij was over de proef, vooral wegens de kostbaarheid, niet voldaan en zou het schip na de terugkomst doen onderzoeken.

Bij een overzicht van de bedrijven der Nederlandsche marine in dezelfde jaren, waarin de verwijdering tusschen de noordelijke en de zuidelijke provinciën des rijks grooter werd, moet de aandacht het eerst gevestigd worden op het eskader in de Middellandsche Zee, dat tegen het einde van 1822 te Port-Mahon lag. Noch de volksbewegingen in Italië door Oostenrijk onderdrukt, noch die in Spanje, welke in 1823 door een Fransch leger werden gestuit, hadden op de bewegingen der Nederlandsche schepen een merkbaaren invloed. Des te meer daarentegen de nationale opstand der Grieken, die in 1821 was aangevangen. Evenals toch de Nederlanders weleer in hun strijd tegen het machtige Spanje, bedienden zich de Grieken tegen hunne Turksche overheerschers van de talrijke kleine vaartuigen, die meest op de eilanden te huis behoorden en nu als kruisers of branders uitgerust den Turken niet weinig schade berokkenden. Maar de stoutheid der kloeke bemanning verlokte, evenals indertijd bij de Watergeuzen, niet zelden tot buitensporigheden, zelfs tot het plegen van zeeroof. Daarom onderhielden vele mogendheden sedert 1821 in en bij den Archipel een grooter aantal schepen dan gewoonlijk, waarvan het cijfer in 1826 niet minder dan 22 Oostenrijksche, 17 Fransche, 9 Engelsche, 5 Noord-Amerikaansche, 4 Sardinische, alles te zamen nagenoeg 60 vreemde oorlogsschepen bedroeg.

Telkens zond ook de Schout-bij-nacht Ruysch, wiens eskader den 1<sup>sten</sup> Juli 1823 bestond uit de *Wassenaer* (74), de *Algiers* (44), de *Schelde* (44), de *Hekla* (24), met de brikken *Gier* (8) en *Pellikaan* (8), enkele bodems daarvan naar de Levant. Met andere bezocht hij eenige havens van Italië en hij lag sedert den 9<sup>den</sup> Maart 1824 weer met zijn vlaggeschip te Port-Mahon, toen de Schout-bij-nacht Wolterbeek er den 4<sup>den</sup> Juni met de *Holland* (74) kwam om hem af te lossen. Hij ging acht dagen later onder zeil en liep den 9<sup>den</sup> Augustus met de *Wassenaer* ter reede van Texel binnen, waar de *Maria Reijgersbergen* en de *Pollux* zich tot de reeds gemelde reis om de wereld gereedmaakten.

Bij de overgaaf van het bevel lagen de *Holland*, de *Schelde*, de *Pellikaan* en de onlangs teruggekeerde *Gier* te Port-Mahon; de *Algiers* was naar de Levant, de *Hekla* naar Tanger. De *Algiers* en de *Hekla* werden eerlang vervangen: de laatste door de *Proserpina* (20), die vooraf een tocht naar de kust van Guinea had gedaan; de eerste door de *Rupel* (44), die den 12<sup>den</sup> Juni 1825 te Port-Mahon kwam en bestemd was den Baron van Zuylen van Nyevelt, den Nederlandschen Ambassadeur bij de Porte, naar het Oosten te voeren. De *Rupel* begaf zich hiertoe met het transportschip de *Zeemeeuw* naar Marseille, waar de Ambassadeur zich inscheepte. Na een kort oponthoud te Smyrna, in welks nabijheid zij de *Diana* aan troffen, onlangs in plaats van de *Schelde* bij het eskader gekomen, zeilden de *Rupel* en de *Zeemeeuw* naar Tenedos voor den ingang der Dardanellen, waar de Ambassadeur met zijn gevolg op de *Zeemeeuw* overging tot voortzetting der reis naar Konstantinopel, dewijl geen oorlogsschip de genoemde straat mocht passeeren.

Voortdurend moest het Nederlandsche eskader in de Middellandsche Zee voor de nationale belangen in het Oosten waken en de roofstaten in het oog houden, die het hoofd weer begonnen op te steken. De Dey van Algiers had in 1824 weer over de thans afgeschafte

geschenken gesproken en eerst in November van zijne eischen afgezien, toen de *Pellikaan* hem een ultimatum bracht. Daarna moesten weer schikkingen met Tripoli en Tunis gemaakt worden, doch scheen de houding van Algiers tragsgewijze te verbeteren. De *Pellikaan*, in October 1825 niet zonder moeite en eerst na opgave van averij, achter de moelje toegelaten, kreeg er toch verversching ten geschenke en nam drie Hanoveranen mede, door den Engelschen Consul van eene brik uit Tripoli opgevorderd en afkomstig van een Hamburger schip. Algiers liet zelfs in Maart 1826 de *Pellikaan* zonder eenig bezwaar achter de moelje en leverde hieraan, op verzoek van den Nederlandschen Schout-bij-nacht, negen bewoners van Majorka uit, die met een Spaansch schip waren genomen. Daarop stak de Schout-bij-nacht zelf den 7<sup>den</sup> Juni te Port-Mahon in zee met de *Holland*, de *Rupel*, de *Hekla*, de *Gier*, die beiden teruggekeerd waren, en de *Pellikaan*, waarbij zich later nog de *Koerier* voegde. Hij ging naar Tunis, waar de ontvangst beleefd was, schoon tijdens zijn verblijf in het consulaat aan den wal, toevallig of voorbedachtelijk een schot op hem werd gelost, waarvan hij in zijn officiëel rapport maar geen melding maakte. De eisch van den Bey werd geweigerd, doch het geschil, dat eerlang door andere gebeurtenissen in het vergeetboek geraakte, werd niet ten volle bijgelegd. Dat geharrewar met de roofstaten baarde den bevelhebber van het eskader meer zorg, dan de Turken en Grieken in den Archipel, die beiden de Nederlandsche vlag ontzagen. In vele opzichten waren de herhaalde tochten, destijds door Nederlandsche schepen naar de Levant gedaan, hoogst belangrijk. Een reisverhaal van de *Proserpina*, die 19 November 1826 met konvooi derwaarts zeilde, is gedrukt in de „*Zestien zeereizen*” van den Kapitein ter zee Jhr. de Vaynes van Brakell. Het strookt met de officiëele berichten, behoudens eenige onnauwkeurigheden in de tijdsbepaling, die tot de hoofdzaak niets afdoen en zich uit het verlies van de aantekeningen des schrijvers gereedelijk laten verklaren. Ook van de *Pellikaan*, die den 16<sup>den</sup> Juni 1826 van het genoemde eskader voor Tunis werd gedetacheerd om den heer Boreel van Smyrna naar Alexandrië over te voeren, is een en ander gedrukt in de „*Verhandelingen en berigten van 1846.*” Aan het journaal van den Luitenant ter zee D. G. Muller, die zich aan boord bevond, zijn nog de volgende bijzonderheden ontleend. Na even Malta te hebben aangedaan, kwam de *Pellikaan* den 24<sup>sten</sup> Juni op de hoogte van Morea, waar zich het vuren bij Coron en Modon liet hooren. Op alles voorbereid, met geladen batterij en brandende lonten, zette de Nederlandsche brik, een Engelschen koopvaarder onder haar geleide hebbende, den tocht voort. Zij loste een schot om een vaartuig te verjagen, dat op den koopvaarder aanhield, en kwam, na vele schepen gezien en den Griekschen schoener *Eufrosina*, die op eene Turksche vloot kruiste, gepraaid te hebben, den 1<sup>sten</sup> Juli te Smyrna, waar oorlogsschepen van onderscheiden natiën lagen en ook de *Diana*, die acht dagen later met konvooi vertrok. Toen daagde weer de *Hekla* op, terwijl de *Pellikaan* zich gereedmaakte tot de reis naar Alexandrië. Volgens het plan, scheepte de heer Boreel zich met een bediende in, waarna de *Pellikaan* den 31<sup>sten</sup> Juli in zee stak en den 3<sup>den</sup> Augustus straat Scio passeerde, waar men de stad van denzelfden naam bezocht, die zoo vreeselijk van de Turken had geleden. Zij toonde nog sporen van vroegere welvaart, doch was geheel uitgebrand en in een puinhoop veranderd. De nog aanwezige huizen waren genoegzaam verlaten en in sommige lagen nog de geraamten der voormalige bewoners, 's Anderen daags ontwaarden de onzen eene Grieksche vloot van 24 zeilen, meest brikken van Hydra en Spezzia, benevens 8 branders. Den 7<sup>den</sup> Augustus te Alexandrië gekomen, vonden zij er eene Engelsche korvet, eene Oostenrijksche en eene Fransche brik, alsmede eene Egyptische vloot van omstreeks 40 bodems ten behoeve van den Sultan uitgerust, over welker samenstelling de Kapitein-Luitenant E. B. van den Bosch,

commandant van de *Pellikaan*, eenige bijzonderheden mededeelde in zijn rapport aan den Schout-bij-nacht Wolterbeek, opgenomen in de „*Almanak ten dienste der zeelieden voor 1829.*” Vergezeld door sommige officieren van de *Pellikaan*, begaf de heer Boreel zich naar Caïro, van waar hij den 28<sup>sten</sup> wederkeerde om de terugreis te aanvaarden. Even buiten de haven zag de equipage den 2<sup>den</sup> September een Grieksch vaartuig, hetwelk de voorbereidselen der Egyptische zeemacht scheen te bespieden, en daags voor de aankomst te Smyrna op den 22<sup>sten</sup> kreeg men bij Samos weder een gedeelte der Grieksche vloot in 't zicht, die volgens een praairapport te dien tijde in het geheel wel 50 bodems onder Miaulis telde. Er waren toch gewichtige voorvallen ophanden, welke de Nederlanders zagen naderen, zonder er in betrokken te worden. Voor het einde van September verschenen de *Hekla* en de *Rupel* te Smyrna, waar de *Proserpina* het laatstgenoemde fregat aantrof. De *Gier* was er insgelijks geweest, doch den 2<sup>den</sup> October weer vertrokken, gelijk drie dagen later ook de *Pellikaan*, die vele schepen passeerde, telkens klaar was voor het gevecht, eenmaal slechts eene brik van Napoli di Romania tot eerbiediging der Nederlandsche vlag moest aanmanen, doch overigens zonder eenige merkwaardige ontmoeting den 20<sup>sten</sup> October 1826 te Port-Mahon binnenviel.

Eerlang werd de toestand in de Middellandsche Zee, wat de beide hoofdzaken voor de marine betreft, aanmerkelijk gewijzigd. De wreedheden door de Egyptische hulpbenden in Griekenland gepleegd, maakten andere mogendheden op tusschenkomst bedacht. Engeland, Rusland en Frankrijk sloten den 6<sup>den</sup> Juli 1827 een verbond om aan het bloedvergieten een einde te maken. Zij wilden den Sultan tot een wapenstilstand bewegen en desgevorderd noodzaken. De vernieling der Turksche en Egyptische vloot op den 20<sup>sten</sup> October, in de baai van Navarino, door de vereenigde eskaders der genoemde mogendheden, zoo al niet uitdrukkelijk bedoeld, strookte nochtans ten volle met het gevormde plan en noopte de Porte den heftigen strijd tegen de Grieken te matigen. In hetzelfde jaar geraakte Frankrijk in ernstig geschil met den Dey van Algiers over eene oude schuldvordering. De Fransche Consul, door eenig ongepast en stellig onvoorzichtig woord de drift van den Dey opgewekt hebbende, had van dezen met een waaier een slag in het gezicht gekregen en den 11<sup>den</sup> Juni Algiers verlaten. Sommigen in Frankrijk wilden terstond den Dey straffen en tevens door zulk een buitenlandsch wapenfeit het wankel ministerie in Frankrijk schragen. Dit trok in 1827 geen partij van het aangeboden redmiddel en besloot tot eene blokkade der Algerijnsche kust, die geen doel trof, maar toch het verkeer met Algiers belemmerde.

Omstreeks denzelfden tijd riep het Nederlandsche gouvernement de *Holland*, het eenige linesschip, dat zich in de Middellandsche Zee bevond, terug, hetgeen spoedig door deskundigen werd afgekeurd. De Schout-bij-nacht Wolterbeek bracht zijne vlag over op de *Rupel*, waarna de Kapitein ter zee de Lange den 6<sup>den</sup> Juni 1827 met de *Holland* onder zeil ging en zestien dagen later te Texel binnenviel, weldra gevolgd door de *Pellikaan*. Daarentegen had zich het fregat *Kenau Hasselaer* (32) reeds in Januari bij het eskader van Wolterbeek gevoegd en werd het elders genoemde fregat *Javaan*, dat een jaar te voren uit Oost-Indië was gekomen, nu met dezelfde bestemming in het Nieuwediep klaargemaakt.

De Kapitein ter zee G. A. Pool, hiermede den 1<sup>sten</sup> September te Texel in zee gestoken, bereikte den 26<sup>sten</sup> Port-Mahon, waar op dit tijdstip de *Rupel*, de *Proserpina*, de *Echo* en de *Gier* lagen. Terwijl deze bodems gingen kruisen, moest hij met de *Javaan* naar Smyrna, waar hij den Kapitein ter zee van der Loeff met de *Kenau Hasselaer* zou vinden. Na eerst den Nederlandschen Consul-Generaal voor de Levant te Toulon afgehaald te hebben, vernam de commandant van de *Javaan* onderweg van een Engelsch schip wat te Navarino was voorgevallen en verscheen hij den 21<sup>sten</sup> November ter reede van Smyrna, waar niet alleen de *Kenau Hasselaer* lag, maar ook de *Echo*, die weldra met een konvooi vertrok. Maanden lang



daagde nu het eene, dan het andere oorlogsvaartuig op, tot het geleiden van koopvaarders, met welk oogmerk de Kapitein ter zee Pool in het voorjaar van 1828 ook met de *Javaan* een tocht deed naar Malta en terug. Den 11<sup>den</sup> Juli overleed de Kapitein ter zee van der Loeff, die tot dus ver als oudste in rang had gecommandeerd, weshalve de Kapitein ter zee Pool het bevel op zich nam, waarin hij eerlang met grooter volmacht werd bevestigd. Hij zond de *Kenau Hasselaer* met een konvooi, welk fregat in Augustus te Port-Mahon kwam en zooveel reparatie noodig bleek te hebben, dat het tot verderen dienst ongeschikt verklaard werd.

Voor dien tijd had de Nederlandsche regeering den Schout- bij-nacht Wolterbeek terugontboden en diens eskader in tweeën gescheiden. Den 13<sup>den</sup> Februari was de *Medusa* te Port-Mahon binnengelopen, aan boord hebbende den Luitenant ter zee D. G. Muller, die als Adjudant bij den Schout-bij-nacht en later bij diens opvolger over de eene divisie moest optreden. Alles wachtte op de komst van den Kapitein ter zee van de Sande met de *Sambre*, eigenlijk de *Algiers*, daar volgens eene resolutie van 5 April deszelfden jaars de namen dier beide fregatten verwisseld waren. De genoemde bevelhebber met de *Sambre*, zooals het schip thans heette, den 20<sup>sten</sup> Juli 1828 te Port- Mahon gekomen, moest het bevel over de Westelijke divisie van den Schout-bij-nacht Wolterbeek overnemen. Eer deze met de *Rupel* vertrok liet hij, vergezeld door de *Sambre* en de *Medusa*, zijne vlag nog eenmaal voor Algiers waaien. Op het bericht, dat men aldaar een spoedigen vrede met Frankrijk tegemoet zag, deed hij sein van scheiden en aanvaardde de reis naar het vaderland.

Nu bleven in de Middellandsche Zee twee Nederlandsche eskaders achter, waarvan het Westelijke, na de *Medusa* in plaats van de *Kenau Hasselaer* afgestaan en de *Dolphijn*, die evenwel terstond 12.000 gld. aan reparatie kostte, ter versterking ontvangen te hebben, in 1829 de voornaamste havens aan de zuidkust van Frankrijk, de westkust van Italië en Sicilië bezocht. Met een fregat, twee korvetten en eene brik, stevende de Kapitein ter zee van de Sande door de straat van Messina, en zeilde hij langs de kust van Barbarije, waar volgens het rapport eener Fransche brik de zaken te Algiers zich nog in denzelfden staat bevonden.

Anders was het gelegen in het Oosten, waar de Gezanten van Engeland, Rusland en Frankrijk, wegens het gebeurde te Navarino, tegen het einde van 1827 Konstantinopel verlaten hadden, na de onderdanen hunner vorsten onder de hoede van den Nederlandschen Ambassadeur gesteld te hebben, hetgeen de Porte overbodig achtte, verklarende dat zij sommigen zou uitwijzen en de anderen zelve zou beschermen. Een hierop gevolgde oorlog met Rusland, waaraan de vrede van Adrianopel den 14<sup>den</sup> September 1829 een einde maakte, bracht de Porte op beteren voet met de Westersche mogendheden en noopte haar zich ten opzichte van Griekenland wat reukelijker te betoonen.

De Kapitein ter zee Pool, nog altijd met de *Javaan* te Smyrna, had den 29<sup>sten</sup> November 1828, als commandant der Oostelijke divisie, den standaard geheschen, terwijl de *Medusa*, de *Kemphaan*, de *Echo* en de *Brak* konvooi bleven verleenen. Zoo verliep de grootste helft van 1829, zonder dat iets bijzonders voorviel. De bevelhebber had in Maart met het transportschip *Dordrecht* eenigen voorraad uit het vaderland en ook een monument voor het graf van den Kapitein ter zee van der Loeff ontvangen. Naarmate de verstandhouding der Porte met de Westersche mogendheden verbeterde, daagden weer telkens vreemde gezanten en vlagofficieren op, wier verblijf te Smyrna meer drukte gaf. In het begin van September, tijdens de vredesonderhandelingen tusschen de Porte en Rusland, verliet de Kapitein ter zee Pool de haven en zeilde met de *Javaan* tot bij Tenedos, voor den mond der Dardanellen, waar op dit tijdstip vele Engelsche, Russische en Fransche schepen lagen. Hij moest er den Nederlandschen Ambassadeur opnemen, die met zijne familie en den heer Boreel door de *Echo* afgehaald en den 25<sup>sten</sup> September op de *Javaan* gebracht werd. Hiermede onder zeil

gegaan, stevenden zij over Malta naar Toulon, waar de Ambassadeur, na afloop der quarantaine, den 8<sup>sten</sup> November met zijn gevolg aan wal stapte. Voor het einde van 1829 lag de bevelhebber van de *Javaan* met dezen bodem weer te Smyrna, waar de *Medusa* en de *Echo* in het begin des volgenden jaars naar de Westelijke divisie vertrokken. Van de Oostelijke is weinig meer te zeggen, dan dat de Kapitein ter zee Pool in Mei 1830, volgens zijn journaal, op een tochtje naar Aegina den Russischen admiraal Graaf van Heyden en Capo d' Istria, den toenmaligen President van Griekenland, ontmoet en vervolgens allerlei tijdingen van het elders gebeurde ontvangen had, eer hij in het laatst van September met de *Javaan* naar het vaderland onder zeil ging.

Na de aankomst van de *Medusa* bij de Westelijke divisie onder den Kapitein ter zee van de Sande, was deze korvet in April 1830 naar Algiers gezonden, maar door de Franschen, wien het nu ernst scheen te worden, niet meer toegelaten, waarvan de bevelhebber ter zijner verantwoording een schriftelijk bewijs kreeg. Den 31<sup>sten</sup> Mei bracht de *Windhond* het bericht uit Toulon, dat eene aanzienlijke scheepsmacht naar Algiers was gezeild, waaraan men sedert Februari in Frankrijk had gearbeid, hopende door eenig luisterrijk wapenfeit de natie gunstiger voor het regeeringsbeleid van Karel X en zijne ministers te stemmen. Eene groote vloot met honderden transportschepen en 40.000 man landingstroepen was den 27<sup>sten</sup> Mei, onder het opperbevel van den Minister Bourmont, werkelijk vertrokken. Zij werd echter door storm verstrooid, daarna te Palma verzameld en bereikte eerst den 14<sup>den</sup> Juni hare bestemming. De Adjutant van den inmiddels tot Schout-bij-nacht bevorderden Kapitein ter zee van de Sande was van een en ander, op zijn verzoek, met de *Windhond* getuige. Hij zag de schepen den 11<sup>den</sup> te Palma onder zeil gaan, bezocht even Port-Mahon en lag onmiddellijk na de landing weer voor Algiers, waar hij wegens den afstand, waarop hij blijven moest, slechts weinig zien kon. Uit dien hoofde keerde hij terug naar Port-Mahon, waar men eerlang gewichtige tijdingen kreeg, evenals te Malta, waar de Kapitein ter zee Pool zich in Juli met de schepen der Oostelijke divisie bevond. De capitulatie van Algiers en de omwenteling te Parijs wekten verbazing; niet minder wat men daarna hoorde van de onlusten in België, die eerlang de terugroeping van alle schepen uit de Middellandsche Zee ten gevolge hadden.

Hier moet de draad van het verhaal een oogenblik worden afgebroken, om na te gaan wat sedert 1822 in Oost-Indië was voorgevallen. De Kapitein ter zee de Man, die in Maart den Sultan van Palembang naar Ternate gebracht en vervolgens aan eene expeditie tegen de zeeroovers van Tontoli deelgenomen had, was met de *Melampus* nauwelijks te Soerabaya om eenige noodzakelijke herstellingen te doen, of hij moest zich overhaast gereedmaken tot een tocht naar Padang, waar de Padries, eene Mahomedaansche secte, de Nederlandsche autoriteiten bemoeielijkten. Tijdens zijn oponthoud ter westkust van Sumatra, kwam de *Euridice* den 28<sup>sten</sup> Maart 1823 te Batavia, aan boord hebbende den Kapitein ter zee J. J. Melvill van Carnbee, die op den 1<sup>sten</sup> April het bevel der zeemacht in Oost-Indië van den Schout-bij-nacht Musquetier overnam. Deze vertrok met particuliere gelegenheid, evenals de Kapitein ter zee de Man, nadat de *Melampus*, waarmede hij de expeditie naar Padang had volbracht, afgekeurd en tot wachtschip bestemd was.

Kort te voren was de korvet *Zeepaard* onder zeil gegaan naar het vaderland, dat zij evenwel niet bereikte, daar zij voor de Algoabaai schipbreuk leed, waarbij enkele personen der equipage het leven verloren. Het Nederlandsche eskader in Oost-Indië bestond in den zomer van 1823 slechts uit de fregatten *Euride* en *Melampus*, de korvetten *Komeet*, *Dolphijn* en *Arend*, waarvan de laatste nog voor het einde des jaars naar Europa stevende, en de brik *Sirène*. Hierbij kwamen in 1824 het fregat *Dageraad*, dat echter spoedig voor den dienst ongeschikt bleek te zijn, en het op Java gebouwde fregat *Javaan*. De Koloniale marine, die sedert eenigen tijd meer

inlandsche vaartuigen met geheel inlandsche bemanning telde, werd, nadat de Kapitein ter zee van Schuier den 27<sup>sten</sup> Februari 1824 was overleden, insgelijks onder het bevel van den Kapitein ter zee Melvill gesteld, die voortaan als Commandant en Directeur optrad.

Hetzelfde jaar 1824 kenmerkte zich door eene reis van den Gouverneur-Generaal naar de Molukken, waar sedert Anthonie van Diemen in 1637 en 1638 geen zijner voorgangers was geweest. Hij ondernam haar den 17<sup>den</sup> Februari, begeleid door de *Zwaluw*, de *Sirène* en eenige andere vaartuigen, met de *Euridice*, voor welks equipage het echter geen pleiziertocht was, daar zij gedurende het verblijf te Makassar aan eene expeditie tegen Tanette en Soepa moest deelnemen, waarvan de laatste niet eenmaal ten volle gelukte. Den 2<sup>den</sup> October, na eene afwezigheid van negen maanden te Batavia teruggekeerd, maakte de Gouverneur-Generaal zich bezorgd over den loop der zaken op Celebes en zond de *Euridice* terstond weder derwaarts. Vervolgens kreeg hij bericht van een verraderlijken aanslag tegen de onzen te Palembang, die in den nacht tusschen 21 en 22 November in de geboorte gesmoord was, doch nu gestraft moest worden. De Soesoehoenan werd naar Java gevoerd, waar hij den 22<sup>sten</sup> Februari 1825 overleed. De Sultan, die zich eerst den 9<sup>den</sup> Augustus van dat jaar op lijfsgenade overgaf, kreeg Banda tot verblijf, waarmede het vorstelijk gezag te Palembang een einde nam. Volgens den commandant van de *Lynx*, die intusschen te Batavia gekomen en naar Palembang gezonden was, werden eenige aanstokers onthoofd, andere, onder welke zelfs prinsessen, gegeeseld en gebrandmerkt.

Bij de verschillende vijandelijkheden op Sumatra hadden de Engelschen in Benkoelen den opstandelingen, zoo al geen rechtstreekschen bijstand, dan toch vaak eene wijkplaats verleend. Het gevaar, dat hieruit voor de goede verstandhouding der gouvernementen kon voortspruiten, die het bovendien niet eens waren over sommige in 1814 gemaakte bepalingen, leidde tot een nader tractaat, den 17<sup>den</sup> Maart 1824 te Londen gesloten, waarbij Nederland zijne nog overige bezittingen in Voor-Indië en Malakka met aanhoorigheden ruilde, tegen hetgeen de Engelschen in Benkoelen en Padang nog op Sumatra bezaten. Nederland zag bovendien af van alle geopperde bezwaren tegen het bezetten van Singapoera, Engeland van die tegen onze vestiging op Billiton. Hetzelfde tractaat strekte tot regeling van den wederzijdschen handel, terwijl beide contracteerende partijen zich bij art. 5 verbonden tot het krachtdadig beteugelen van den zeeroof in den Indischen archipel. Van Atjeh, waarmede Raffles in 1819 eene overeenkomst gesloten had, om voor de Britten een uitsluitenden handel op dit rijk te bedingen, wordt in het tractaat zelf niet gerept; wel in de hieraan toegevoegde nota's. De overeenkomst der Engelschen met Atjeh moest vervallen en de Nederlandsche gemachtigden hebben op eene vraag, hun door de Britsche gedaan, ten antwoord gegeven: „*Zij meenen te kunnen verzekeren, dat hun gouvernement zich onverwijld zal toeleggen op het regelen zijner betrekkingen met Atjeh, zoodat deze staat, zonder iets van zijne onafhankelijkheid te verliezen, den zeevaarder en den handelaar die voortdurende zekerheid (cette constante sécurité) aanbiedt, welke men er niet schijnt te kunnen erlangen, dan door het gematigd aanwenden van een Europeeschen invloed.*”

Den 6<sup>den</sup> Maart 1825 ging de *Dolphijn* onder zeil naar de westkust van Sumatra, waar de overgave van Benkoelen den 6<sup>den</sup> April geschiedde, evenals drie dagen later die van Malakka. Aan de beteugeling van den zeeroof, het tweede punt, dat voor rekening der zeemacht kwam, kon deze zich wegens allerlei beletselen, ten minste in de eerste jaren niet onverdeeld wijden. Op dit oogenblik werden vele beschikbare hulpmiddelen gebezigd tot handhaving van het Nederlandsche gezag op Celebes, waar de Koningin van Boni zich onverschillig betoond, de Koning van Soepa zich verzet had. De *Euridice* was er, zooals boven gezegd is, reeds in 1824 heengezonden tot steun der autoriteit te Makassar, in afwachting der voorgenomen expeditie

onder den Generaal van Geen. Deze bevond zich met vele koloniale vaartuigen te Makassar, toen de Kapitein ter zee Pietersen den 25<sup>sten</sup> Januari 1825, met het thans in dienst gestelde fregat *Javaan* (44), als bevelhebber der scheepsmacht verscheen. Hij ging den 28<sup>sten</sup> Februari met drie transportschepen, twee barkassen en wel 60 inlandsche vaartuigen onder zeil en ankerde den 1<sup>sten</sup> Maart voor Bonthain, waar reeds drie koloniale vaartuigen en twee transportschepen lagen. De Generaal, die zich op de *Javaan* bevond, ging terstond aan wal en liet de troepen debarqueeren. Hierbij sloeg in den nacht van den 3<sup>den</sup> een vaartuig om, met drie officieren en 89 flankeurs, van welke er 35 verdronken. Overigens ging alles voorspoedig. De *Komeet* voegde zich bij het eskader, aan boord hebbende den vorst van Sumanap, die hulp in volk en vaartuigen verleende. Den 8<sup>sten</sup> Maart keerde de Generaal terug van Boeloe Comba, hetwelk ontzet was door het vernielen der vijandelijke bittings en kampongs in den omtrek. Den volgenden dag ging hij met de *Javaan* en andere vaartuigen onder zeil naar de golf van Boni, waar hij den 11<sup>den</sup> de Majoor Le Bron de Vexela vond, die overland den tocht had gedaan, en den Koning van Goa met hulptroepen. Alles ging hier insgelijks naar wensch. Bij de zegepralende nadering der onzen vluchtte de Koningin van Boni uit hare hoofdplaats, die zonder slag of stoot werd bezet. Sommige koloniale vaartuigen konden uit dien hoofde met andere bestemming vertrekken, en half April stevende ook de *Javaan* naar Makassar, van waar de *Euridice* die er nog lag, den 4<sup>den</sup> Mei naar Soerabaya vertrok. De *Javaan* en andere bodems bleven; want de expeditie was nog niet afgelopen. Vaartuigen en troepen werden vervolgens naar Soepa gezonden, waar den 23<sup>sten</sup> Juni ook de *Javaan* opdaagde. Eene landing, drie dagen later bewerkstelligd, noopte den Koning van Soepa zich te onderwerpen, waarna de Kapitein ter zee Pietersen met de *Javaan* in Juli naar Makassar en in Augustus naar Soerabaya terugkeerde. De expeditie was ten volle geslaagd, hoewel de troepen en de equipages veel door ziekten geleden hadden. En zij kregen niet terstond de noodige verademing; want zoodra de bevelhebber van de *Javaan* den 16<sup>den</sup> Augustus tot Oedjong-Panka genaderd was, ontving hij den last er met genoemden bodem te blijven en alle verwachte oorlogs- en transportschepen terstond naar Samarang te zenden, wegens den opstand, die in Juli onder Diepo Negoro op Java zelf was uitgebroken.

Deze vereischte alle krachten van zee- en landmacht op een tijdstip, waarop een tekort in de Indische kas de regeering tot bezuiniging had aangespoord, tot welker invoering de Koning den Burggraaf Dubus de Gisygnies als Commissaris-Generaal benoemde. Eer deze op zijn post was, had de gemelde opstand door godsdienstige beweegredenen aangevuurd, zich verbreid en den langdurigen oorlog op Java noodzakelijk gemaakt. Hoewel de marine hierbij slechts eene ondergeschikte rol te vervullen kreeg, zoo waren toch hare diensten, vooral in den beginne, niet zoo onbeduidend, als men uit het stilzwijgen der meeste gedrukte verhalen zou opmaken.

Den 22<sup>sten</sup> Augustus lag de *Javaan*, die te Soerabaya de medegebrachte gevangenen had ontscheept, voor het bedreigde Samarang, waar de Kapitein ter zee Pietersen den 26<sup>sten</sup> den Luitenant van de Velde van de Mariniers met eenig volk aan wal zond. Op verzoek der hooge autoriteit liet hij den 1<sup>sten</sup> September den Luitenant ter zee der 1<sup>ste</sup> klasse Enslie, den Luitenant ter zee 2<sup>de</sup> klasse van der Hart, den Chirurgijn Marinkelle, een Schiemanmaat, een Kwartiermeester en 49 matrozen debarqueeren. Twee dagen later ontving hij echter de noodlottige tijding, dat van de gedebarqueerde onderofficieren en matrozen niet minder dan 34, evenals 12 vrijwilligers van Samarang, bij Demak gevangen genomen en waarschijnlijk vermoord waren. De autoriteiten bezaten slechts eene onvoldoende macht en waren niet zeker op welke inlandsche hoofden zij al dan niet konden rekenen, eer sommige doorslaande bewijzen van trouw gaven, gelijk de vorst van Sumanap, die in persoon hulp beloofde. Terwijl

men hem den 8<sup>sten</sup> September ter reede van Samarang plechtig begroette, verschenen er de *Maria Reijgersbergen* en de *Pollux*, welker aankomst te Amboina vroeger gemeld is. Zij hadden den 30<sup>sten</sup> Augustus ter rechter tijd Soerabaya bereikt, waar behalve het wachtschip *Dageraad*, de *Euridice* en de *Dolphijn* in timmering lagen, en zeilden op verzoek van den Generaal-Majoor de Koek, na de ontscheping der zieken, terstond naar Samarang, waar de *Maria Reijgersbergen* 108 en de *Pollux* 64 matrozen en mariniers aan wal zond. Deze detachementen, ofschoon spoedig door ziekten geminderd, bleven geruimen tijd te lande werkzaam. De laatste schepelingen van de *Pollux*, die wel veertig uren ver waren geweest, kwamen eerst weer aan boord, nadat de genoemde korvet den 26<sup>sten</sup> December te Soerabaya was binnengelopen, juist terwijl de *Euridice* en de *Dolphijn* er uitzeilten, met bestemming naar Batavia en vervolgens naar Nederland.

Beiden bereikten in den zomer van 1826 de havens, eerlang gevolgd door de *Komeet* en de *Javaan*, die na het overlijden van den Kapitein ter zee Pietersen, onder den Kapitein-Luitenant Anemaet vertrok en in Augustus te Texel binnenliep. De *Maria Reijgersbergen*, tot Februari 1826 te Samarang gebleven, had insgelijks de terugreis aanvaard. Den 25<sup>sten</sup> September ter reede van Texel gekomen, teekende de Kapitein ter zee Coertzen als eene bijzonderheid aan, dat hij na aftrek van den tijd, waarop het schip ten anker gelegen had, van kaap Lezard tot weder aan den ingang van het Kanaal, de reis om den aardbol in 375 dagen had volbracht, waarvan hem tot heden geen voorbeeld bekend was.

Met den 1<sup>sten</sup> Januari 1826 had de Gouverneur-Generaal van der Capellen het bestuur der kolonie overgedragen aan den Generaal-Majoor de Koek, om dit tijdelijk waar te nemen. Bij zijn vertrek naar het vaderland in Februari, sprak hij, in het voorbijvaren, nog even den Commissaris-Generaal Dubus, die met de *Bellona* zijne bestemming naderde. Gedurende hetzelfde jaar verlieten, gelijk hierboven te zien is, in weerwil van den oorlog op Java, vele bruikbare schepen de kolonie, waar inmiddels de *Arend* kwam, die in 1825 eerst den heer Bangeman Huygens naar Noord-Amerika gebracht en de Nederlandsche vlag te New-York vertoond had, hetgeen sedert de overgave aan de Engelschen, dus sedert anderhalve eeuw niet gebeurd was.

Behalve de *Bellona*, de *Lynx* en de *Arend*, later versterkt met de *Triton*, bevond zich destijds in Oost-Indië nog de *Pollux*, die er was achtergebleven. Na in den zomer bij de kust van Madura gekruist te hebben, stevende deze korvet in September 1826 nog met 60 man troepen naar Patjitan, waar de rust echter reeds hersteld was, zoodat zij met achterlating van het krijgsvolk naar Soerabaya kon terugkeeren. In de eerste maanden van 1827 werd de *Lynx* afgekeurd en de *Pollux* voor de reis naar het vaderland klaargemaakt. Den 1<sup>sten</sup> April ging de Kapitein-Luitenant Eeg met de *Pollux* onder zeil, waarmede hij echter, wegens tegenwind en stormschade, eerst den 30<sup>sten</sup> November de reede van Texel bereikte. De tocht was niet alleen langdurig, maar ook kostbaar geweest; want op Mauritius was, volgens het journaal van den bevelhebber, 31.575 gld. voor reparatie en meer dan 15.000 gld. voor levensmiddelen betaald. Eene maand na het vertrek van de *Pollux*, was de Schout-bij-nacht Melvill van Carnbee, als Commandant en Directeur der zeemacht in Oost-Indië vervangen door den Kapitein ter zee de Man, hiertoe met de *Atalante* (28) uit Nederland gekomen. Deze vond alles door zijn voorganger uitstekend geregeld, doch eene geringe macht met het oog op de diensten, welke daarvan gevorderd werden. Niet alleen de oorlog op Java, maar ook de zeeroof en de toestand der andere eilanden vereischten eene voortdurende waakzaamheid. Nauwelijks had de nieuwe commandant zijne betrekking aanvaard, of hij las in de Bataviasche courant van den 22<sup>sten</sup> Mei, dat een koopvaarder, zeilende van Samarang naar Soerabaya, dus in de nabijheid der kust van Java, door zeeroovers was aangerand. Wel een bewijs van de heerschende onveiligheid, terwijl

zich slechts een klein eskader in Oost-Indië bevond, dat wegens vele andere diensten slechts weinig tegen de zeeroovers kon ondernemen. Behalve hetgeen de schepen nu en dan verrichtten tot ondersteuning der krijgsoperatiën te lande, deed de *Bellona* (44) in 1828 eene reis naar *Borneo*, volbracht de *Triton* (28) in hetzelfde jaar een tocht naar Nieuw-Guinea, waar het fort Dubus werd gesticht, en lag de *Atalante* meest voor Palembang, evenals de later gekomen *Leyden* (28). Deze bodems, waarvan de *Triton* in 1829 vervangen werd door de *Komeet* (28), vormden met de *Nehalennia* (28) het Nederlandsche eskader in Oost-Indië, terwijl de oorlog op Java woedde. De Koloniale marine telde omstreeks denzelfden tijd vijf brikken, acht schoeners, twee korvetten voor transport, twee driemast korra-korra's en vijftien kanonneerbooten. Het aantal prauwen met inlandsche bemanning was, evenals de geheele Koloniale marine, door den Commissaris-Generaal dermate verminderd, dat de Kapitein ter zee de Man haar niet langer berekend achtte voor de haar gestelde taak, hetgeen vermoedelijk wel de reden zal geweest zijn, dat hij zich aan het bestuur der Koloniale marine onttrok.

Maar toen de Minister Elout hiervan in zijn rapport aan den Koning gewaagde, waren zoowel in Oost-Indië als in Nederland zelf gewichtige veranderingen in het bestuur ophanden. Dubus de Gisygnies beleefde het einde van den vijfjarigen strijd niet op Java, daar hij in Februari 1830 met de *Bellona* (44) vertrok, nadat de nieuwe Gouverneur-Generaal van den Bosch den 2<sup>den</sup> Januari te voren met de *Rupel* (44) was aangekomen. Den 23<sup>sten</sup> Maart verscheen de Kapitein ter zee Wardenburg met de *Pollux* (28) om het bevel over de zeemacht van den Kapitein ter zee de Man over te nemen. Alvorens den loop der verdere gebeurtenissen in de kolonie en in het vaderland zelf na te gaan, moeten hier eenige bijzonderheden worden ingelascht met betrekking tot de tochten van sommige bodems, bestemd tot overvoering van krijgsvolk naar Java. Hiertoe werden in 1827, behalve gewone transportvaartuigen, drie „en flûte” gewapende linesschepen gebezigd, namelijk de *Zeeuw*, de *Waterloo* en de *Kortenaer*, allen in 1824 en 1825 te water gelaten, die uiterlijk binnen zes weken na hunne aankomst de terugreis moesten aanvangen.

Eigenlijk waren de *Zeeuw*, de *Waterloo* en de *Wassenaer*, zijnde het laatste nog een schip uit den Franschen tijd afkomstig, voor den tocht bestemd geweest, die alleen door den Kapitein ter zee Lucas met de *Zeeuw* zonder buitengewonen tegenspoed werd volbracht. Den 5<sup>den</sup> Januari 1827 te Vlissingen in zee gestoken, moest hij wegens tegenwind te Duins binnenvallen, waar hij evenwel de reis negen dagen later hervatte. Na de troepen op Java ontscheept te hebben, kon hij den 8<sup>sten</sup> Juli te Batavia weder onder zeil gaan, waarna hij den 10<sup>den</sup> October te Vlissingen binnenliep.

Minder gelukkig waren de Kapitein ter zee Spengler met de *Wassenaer* en de Kapitein ter zee van Daalen met de *Waterloo*, die tot hetzelfde einde den 12<sup>den</sup> Januari 1827 van de reede van Texel waren gezeild. Eerstgenoemde, die vóór zijn vertrek over den staat van schip en tuig geen bezwaren had geopperd, ontwaarde daags na het uitzeilen, toen de wind naar het westen liep en opstak, dat het tuig niet te vertrouwen was. Dit rekte en werkte zoodanig, dat het schip zich weldra in reddeloozen staat bevond. De groote mast viel over boord en nam zoowel de kruissteng als de voormarsra mede. Vervolgens ging de fokkemast, in zijn val den boegspriet medesleepende. Eindelijk brak ook de bezaansmast, waarna slechts aan de stomp van den grooten mast nog eenig zeil kon gevoerd worden. Het ontramponeerde schip, dat afgrijselijk slingerde en volstrekt niet meer te besturen was, geraakte in de hondenwacht van den 16<sup>den</sup> bij Egmond op strand. Het sloeg den 13<sup>den</sup> Februari geheel uiteen, zonder dat men van de aan boord zijnde goederen iets van beteekenis had kunnen bergen. Het aantal personen, die er het leven bij verloren, schoon niet zoo groot als eerst was opgegeven, beliep volgens de Staatscourant van 16 Februari toch nog 23. Het ontscheeptte krijgsvolk ging later over op de

*Kortenaer*, gevoerd door den Kapitein-Luitenant ter zee Blommendal, die 21 Augustus de reede van Texel verliet, in Januari 1828 ter bestemder plaatse kwam en den 30<sup>sten</sup> Juni in het vaderland terugkeerde.

De Kapitein ter zee van Daalen, te gelijk met de *Wassenaer* vertrokken, had volgens zijn later ingediend rapport en het aan boord gehouden journaal, zijne reis door denzelfden westenwind niet weinig vertraagd gezien. Den 14<sup>den</sup> Januari kraakte de groote mast van de *Waterloo* en geraakte een deel van het tuig los. De gekapte groote steng nam de kruissteng mede en de gansche vleet op de groote ra vallende, deed ook deze breken en naar omlaag komen. Nu kraakte de fokkemast en viel de voorsteng over boord, die nog de zesriemssloep verbrijzelde. Bij het opredderen sloeg een man over boord, die verdronk. 's Anderen daags braken te gelijker tijd van het fokkewant alle rustijzers of de talreepen, en brak dien ten gevolge de fokkemast zelf bij het dek af. De schok, dien het veroorzaakte, deed ook den boegspriet bij den oven afbreken. Nadat den 16<sup>den</sup> de groote mast en nog eene sloep waren over boord geraakt, kregen de schepelingen door den storm om de oost gedreven, den vuurtoren van Borkum in 't zicht. Hier werd hun eenige hulp geboden, waarna zij den 25<sup>sten</sup> onder noodtuig in de nabijheid van Helgoland het anker lieten vallen.

Nauwelijks bekomen van de eerste ontsteltenis over het stranden van de *Wassenaer*, las men in de Staatscourant van den 22<sup>sten</sup> Januari, hoe droevig het met de *Waterloo* gesteld was, waaraan de bevolking van Delfzijl wegens vorst en slecht weder geen voldoende bijstand had kunnen verleenen. Andere pogingen, hiertoe in het werk gesteld, slaagden maar ten deele; want noch de pinken van Scheveningen, noch de vaartuigen uit het Nieuwediep gezonden, bereikten het gestelde doel, met uitzondering eener Zierikzeesche sloep, waarop zich de Luitenant ter zee Molenaar van het wachtschip had begeven. De bevelhebber van de *Waterloo* zond hem naar Cuxhaven en kreeg inmiddels andere Nederlandsche vaartuigen tot assistentie. Molenaar keerde in den nacht van den 21<sup>ten</sup> Februari terug met het heuglijke bericht, dat de *Waterloo*, die goed dicht bleek te zijn, van Helgoland vertrokken en tot bij Terschelling genaderd was.

Toch bereikte de genoemde bodem, thans door zeven vischhoekers uit de Maas en nog twee sloepen geholpen, niet de gewenschte haven, maar kwam door een oostenwind voortgestuwd denzelfden dag op de Theems bij Sheerness ten anker. Hier werd hij gerepareerd en uit het vaderland van de benodigde victualie, alsmede van eenig ander volk, ter vervanging van zieken en dooden voorzien. Door eene stoomboot naar Duins gesleept, waar het laatste volk aan boord kwam, ging de *Waterloo* den 9<sup>den</sup> Mei onder zeil en bereikte, na een kort oponthoud te Santa-Cruz, den 2<sup>den</sup> September Samarang, waar de troepen terstond debarqueerden. Met eene kostbare lading van meer dan 7000 balen koffij, verzeilde de Kapitein ter zee van Daalen den 18<sup>den</sup> naar Onrust, waar eenige reparatiën aangebracht, 46 metalen stukken van diverse kaliber, sommige andere goederen en vele passagiers aan boord genomen werden, waarna de terugreis den 8<sup>sten</sup> October aanvaard en ondanks menige stormbui in de Indische Zee, binnen 88 dagen volbracht werd. Den 4<sup>den</sup> Januari 1828 lag de *Waterloo*, volgens het journaal van den bevelhebber, weder ter reede van Texel en twee dagen later in het Nieuwediep, waar het medegebrachte geschut in de magazijnen geborgen en de lading koffij gelost werd.

Onmiddellijk na de ramp, welke de *Wassenaer* en de *Waterloo* had getroffen, was het gebeurde in de nieuwspapieren bericht en besproken, o. a. in de Arnheemsche courant van 25 Januari 1827 op eene wijze, waardoor de Kapitein ter zee Spengler zich geraakt achtte. Hij verklaarde, dat het verhaal niet in alle opzichten met de waarheid strookte, doch weigerde te gelijktijd nadere opheldering te geven. Er was tevens een officieel onderzoek ingesteld, waartoe de Koning bij besluit van 31 Januari 1827, no. 31, den Vice-Admiraal Graaf van Bylandt Halt en de

Schout-bij-nachts Buyskes en Ruysch benoemd had, die een rapport moesten uitbrengen. Deze Commissie weet het onheil voornamelijk aan de overhaaste uitrusting en aan te verschouwwerk, dat niet voldoende gerek was en bij de heerschende koude niet behoorlijk aangezet had kunnen worden. Hiervoor scheen te Vlissingen beter gezorgd, aangezien de *Zeeuw* bij den storm zwaar zeil gevoerd en nochtans zonder schade aan het tuig de reis voortgezet had. Bovendien wees de Commissie in het rapport, dat zij den 22<sup>sten</sup> Mei 1827 uitbracht, op eenig ijzerwerk, dat blijkbaar slecht en te licht was, op het onklaar raken der pompen en op den gebrekkigen afvoer van het opgepompte water. Zij veroorloofde zich ten slotte de opmerking, dat het etablissement te Willemsoord, hetwelk eerlang het belangrijkste voor uitrusting stond te worden, verbeteringen moest ondergaan. Het personeel was er niet geëvenredigd aan de opgelegde taak.

Terwijl de laatste voorvallen de aandacht in hooge mate op de marine gevestigd hadden, benoemde de Koning, bij besluit van den 15<sup>den</sup> Mei 1828, no. 150, eene andere Commissie, om over den algemeenen toestand daarvan verslag uit te brengen. Zij bestond uit de Schout-bij-nachts Buyskes, Wolterbeek en Melvill van Carnbee, de Kapiteins ter zee Lantsheer en Ziervogel, met den Referendaris J. C. Tengbergen. Haar weinig bekend rapport van 2 Juni 1829, slechts ten deele openbaar gemaakt en eerlang door staatkundige gebeurtenissen geheel op den achtergrond gedrongen, is hoogst merkwaardig.

Naar aanleiding daarvan richtte de Minister Elout een uitvoerig stuk aan den Koning, waarin hij zijne eigen denkbeelden over sommige gedane voorstellen uitsprak. De Commissie wenschte het materiëel te brengen op twee linesschepen van 84 en tien van 74 stukken, op zes fregatten van 60 en vier en twintig van 44 stukken, op dertig korvetten, tien brikken en vele kleinere vaartuigen, waaronder twee stoompaketten. Met inbegrip van alle officieren, moest de bemanning in oorlogstijd 26.233, in vreedestijd 8.523 koppen bedragen. De Commissie wilde het corps zeeofficieren doen bestaan uit 3 Vice-Admiraals, 6 Schout-bij-nachts, 25 Kapiteins ter zee, 40 Kapitein-Luitenants ter zee, 75 Luitenants ter zee der 1<sup>e</sup> kl., 150 Luitenants ter zee der 2<sup>e</sup> kl. en 150 adelborsten der 1<sup>e</sup> kl. Het betrof dus voornamelijk eene benoeming van nog drie vlagofficieren, terwijl de Commissie beter vond personen van dien rang met het bevel in Oost- en West-Indië, alsmede met dat over het eskader in de Middellandsche Zee te belasten. Van meer ingrijpenden aard was het voorstel tot afschaffing der buitengewone Luitenants ter zee der 2<sup>e</sup> kl., van welke er op de lijst van 1 Maart 1829 nog 71 voorkomen. Voortaan zouden alle adelborsten uit het Koninklijk Instituut te Medemblik genomen worden, eene inrichting, die volgens den Minister „*op zulk eene ruime wetenschappelijke schaal en op zulk eenen goeden voet was geregeld, dat er aan alle behoeften van opvoeding voor officieren kon worden voldaan.*” De plannen tot bekoming van minder personeel, door anderen geopperd, waren niet uitvoerbaar, doch men zou het dienstnemen van militiens voordeeliger kunnen maken en den dienstdag der matrozen op vier jaren stellen.

Liet de Minister zich, gelijk vroeger is gezegd, in ditzelfde stuk weinig hoopvol over de stoomvaartuigen uit, met betrekking tot de noodige sterkte van het materieel, merkte hij volkomen juist aan, dat „*de wezenlijke stand der zaken in de toekomst van oneindig vele, niet te voorspellen omstandigheden afhing.*” Menig voorstel der Commissie moest hij om financiële, of zooals dat van den Schout-bij-nacht Melvill tot het doen van alle bevorderingen voor een derde bij keuze, om andere redenen ontraden. Nopens hetgeen hij ten volle toejuichte, b. v. om de Nederlandsche schepen niet langer dan twee jaren in Indië te laten en de dienstjaren in tijd van oorlog of buiten Europa dubbel te tellen, deed hij geene voorstellen, dewijl hij dit, nu het oogenblik van zijn aftreden was aangebroken, liever aan zijn opvolger wilde overlaten.



Meer dan drie weken geleden was hij, bij Koninklijk besluit van 6 September 1829 no. 30, op zijn verzoek eervol ontslagen als Minister voor de Marine en de Koloniën, waarop eene belangrijke wijziging in het bestuur van zee- en landmacht volgde. Te beginnen met 1 Januari 1830, droeg de Koning het opperbestuur over beiden op aan Prins Frederik, die tot Admiraal en Kolonel-Generaal werd benoemd. Onder den Prins moesten twee Directeurs-Generaal werkzaam zijn, waartoe bij hetzelfde besluit werden verheven voor Marine de Schout-bij-nacht Wolterbeek en voor Oorlog de Luitenant-Generaal D. J. de Eerens.

Wegens de vele en velerlei diensten, die eerlang van de marine gevorderd werden, is het niet onbelangrijk, dat met autorisatie van den Directeur-Generaal bij A. H. Krap te Rotterdam een boekje verscheen, onder den titel van „*Nederlandsche marine op 1 April 1830,*” hetwelk niet alleen de gebruikelijke naamlijst en rangschikking van het vaste corps zeeofficieren, maar ook eene opgave van de namen en charters van alle schepen der vloot bevatte. Hieruit bleek, dat er waren twee lineschepen van 84, zes van 74 en een van 64 stukken, twee fregatten van 60, vijftien van 44 en vijf van 32 stukken, eene korvet van 32, dertien van 28 en vijf van 20 stukken, onder welke sommige, met gestreken dekken, als bombardeervaartuigen gebruikt konden worden; voorts zeventien brikken van 8 tot 18 stukken, twee stoom vaartuigen, een exercitie-vaartuig en twee transportschepen. De opgave is volledig, doch eenzijdig, daar zoowel sommige onbruikbare bodems, gelijk de *Zeeland* (64), als vele in aanbouw zijnde worden medegerekend. Ook geeft die lijst geen juist denkbeeld van de elders aanwezige eskaders, omdat de ter aflossing gezonden bodems daarbij genoemd worden. Behalve de schepen in Oost-Indië en de Middellandsche Zee, waren er volgens het rapport van den Minister Elout vier in de West.

Dienaangaande zij hier alleen gezegd, dat de Luitenant ter zee Godsen, in April 1823 met de *Kemphaan* van Curaçao naar Paramaribo zeilende, onderweg den Columbiaanschen schoener *Snow* had aangehouden, die met 50 slaven bemand was en door het gemengde gerechtshof in de kolonie tot wering van den slavenhandel prijs verklaard werd. De *Eendragt*, die er bleef, werd in 1826 door de *Pallas* vervangen. De *Amstel* was in den zomer van 1825 slechts tijdelijk naar West-Indië geweest, met den Baron Krayenhoff en andere deskundigen tot opneming der fortificatiën. Sedert deed hetzelfde fregat tot October 1827 twee kruistochten naar de kusten van Amerika en Afrika, evenals vervolgens het fregat *Jara*, bij resolutie van 20 Maart 1828 hernoemd *Sumatra*, dat 15 Mei uit Hellevoet zeilde en van 20 October 1829 tot 11 Juni 1830 nog een tweeden kruistocht deed tusschen Europa, Afrika en Amerika.

De regeering was voornemens sommige bodems in de koloniën te vervangen of andere tot versterking derwaarts te zenden; doch in de laatste helft van 1830 kregen alle beschikbare vaartuigen eene andere bestemming.

Overeenkomstig het gevoelen der gemelde Commissie, waren bij diverse besluiten van 12 Maart 1830 eenige vlagofficieren benoemd, alle buitengewone luitenants der 2<sup>e</sup> kl. tot gewone bevorderd en vele zeeofficieren, die sedentaire betrekkingen hadden, uit het corps afgevoerd. Op verschillende tijden waren in dienst gesteld de *Euridice* (32) onder den Kapitein ter zee Lewe van Aduard, om den Kapitein ter zee Pool met de *Javaan* (32) als bevelhebber der Oostelijke divisie in de Middellandsche Zee te vervangen, de *Heldin* (28) voor Oost-Indië, de *Hippomenes* (28), om de *Palias* (20) in West-Indië af te lossen, de *Amphitrite* (32) en de *Meermin* (18) voor de Middellandsche Zee, toen de staatkundige toestand eensklaps alle gemaakte plannen omverwierp. Terwijl in de zeeplaatsen, waar de *Minerva* te Vlissingen, de *Amstel* te Hellevoet en de *Kenau Hasselaer* te Nieuwediep, als wachtschepen lagen, aan de uitrusting der genoemde bodems werd gearbeid, kwam bijna het geheele personeel der

zeemacht in dienst en geschiedden hierbij zoovele plaatsingen en veranderingen, dat zelfs het bestek van een uitsluitend daaraan gewijd tijdschrift niet toeliet die op te nemen.

Tegen het einde van Augustus 1830 was de regeering verrast door een oproer te Brussel, dat zich weldra tot eene staatkundige beweging in de zuidelijke gewesten uitbreidde. De bestaande klove tusschen de twee deelen des rijks was langzamerhand breeder, de toon in dagbladen en vlugschriften scherper, de oppositie feller geworden, vooral nadat clericalen en liberalen in België sedert 1828 gemeenschappelijk als bestrijders van het gouvernement waren opgetreden. Dit had maatregelen tot beteugeling der drukpers genomen, doch scheen zich over den loop der zaken niet ernstig bezorgd te maken. Zelfs waren in den zomer van 1830 sommige bezwaren uit den weg geruimd. Den 2<sup>den</sup> Juli verkondigde het orgaan der regeering de blijmare, dat Diepo Negoro in Februari de eerste stappen tot onderwerping had gedaan; acht dagen later, dat de Generaal de Koek zich met de *Rupel* naar Samarang had begeven om den opstand tot een gewenscht einde te brengen. De hierop gevolgde gevangenneming van den gevreesden opstandeling en diens overvoering met de *Pollux* naar Menado werden eerst eenige weken later bekend. Intusschen was ook de heuglijke tijding ontvangen, dat Algiers zich den 5<sup>den</sup> Juli aan de Franschen had overgegeven, waardoor zich het uitzicht opende tot eene volledige fruiking van de macht der roofstaten.

Op dit tijdstip vermoedde het bestuur nog zoo weinig eene uitbarsting der kwalijk verborgen ontevredenheid in het zuiden, dat eene tentoonstelling van inlandsche nijverheid, den 15den Juli te Brussel geopend, door velen, in de eerste helft van Augustus ook door den Koning bezocht werd; dat zelfs na het bekend worden der Juli-omwenteling te Parijs, die zoo licht het in België smeulend vuur kon doen ontbranden, geenerlei buitengewone maatregelen werden genomen. Te midden dier bijna onverklaarbare gerustheid, vernam men nu eensklaps, dat op den 25<sup>sten</sup> Augustus, daags na 's Konings verjaardag, te Brussel een oproer was uitgebroken, tot welks onmiddellijke beteugeling geene voldoende middelen voorhanden waren. Dien ten gevolge konden andere steden zich bij de hoofdstad aansluiten en kreeg een plaatselijk oproer het karakter eener algemeene volksbeweging. De regeering, die er niet in slaagde haar te bedwingen, poogde haar vervolgens ten minste in haren voortgang te stuiten, waartoe in het najaar van 1830 vele officieren opgeroepen, vele naar elders bestemde schepen voorloopig bij de hand gehouden, andere terugontboden en nog andere in dienst gesteld werden.

Zonder van den algemeenen loop der gebeurtenissen meer te melden, dan noodig is voor het verband, zullen de volgende bladzijden hoofdzakelijk gewijd zijn aan de beantwoording der vraag: wat heeft de marine, tijdens den opstand van België, tot handhaving van het gezag en tot beveiliging van den Oud-Nederlandschen grond gedaan?