

L  
E  
V  
E  
N  
D  
  
V  
E  
R  
L  
E  
D  
E  
N



2020

DEC

# Het laatste jaar van Admiraal De Winter

BEN POST

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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



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

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