

ONZE ZEEMACHT
TIJDENS
DE FRANSCH E OVERHEERSCHING

1810 — 1814

DOOR

H. HERMAN

GEF. SCHOUT-BIJ-NACHT TITULAIR



UITGEGEVEN DOOR DE
VEREENIGING „HET NEDERLANDSCHE ZEEWEZEN“

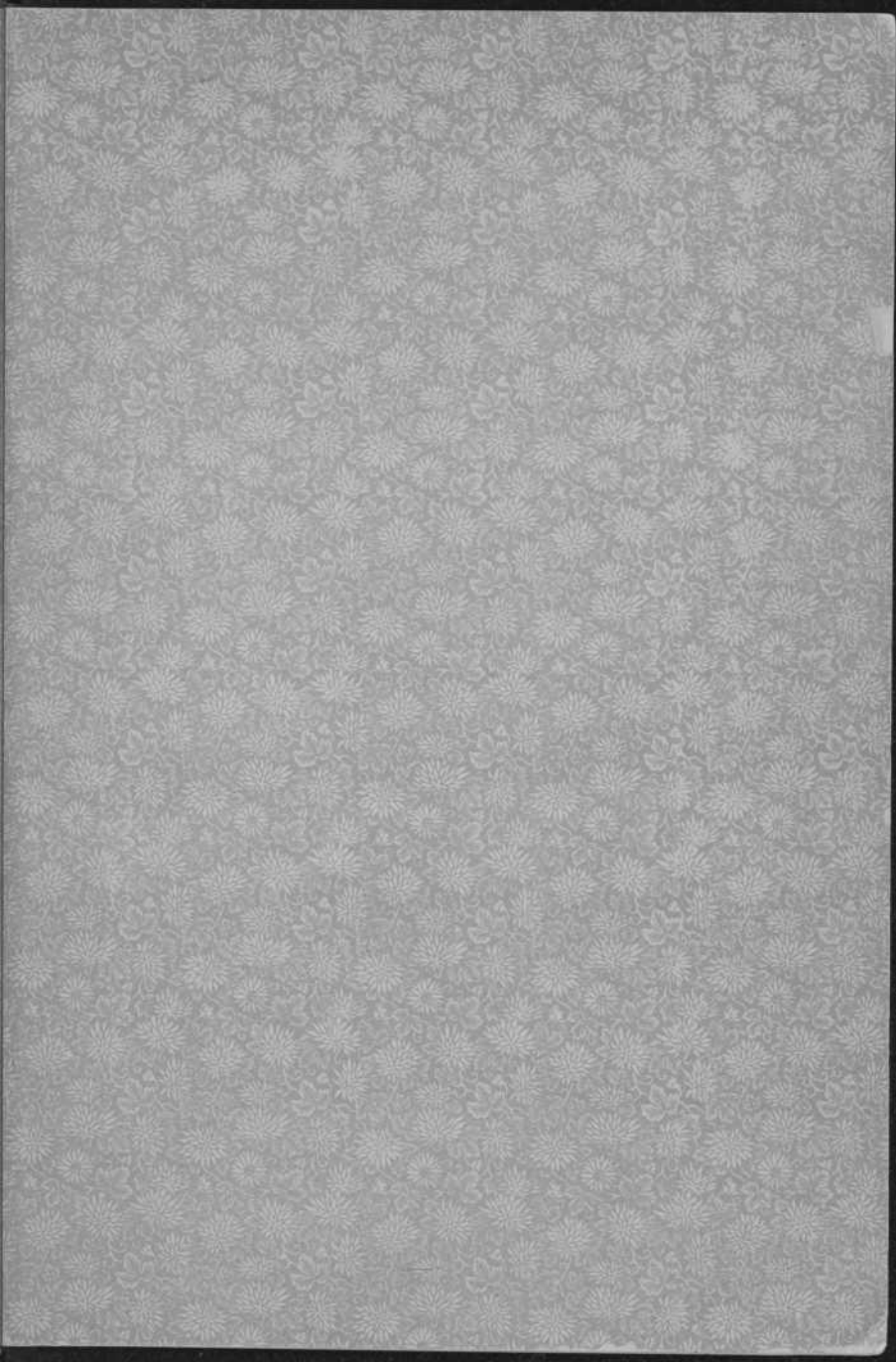
AANGEBODEN DOOR
HET BESTUUR VAN DE VEREENIGING
„HET NEDERLANDSCHE ZEEWEZEN”.

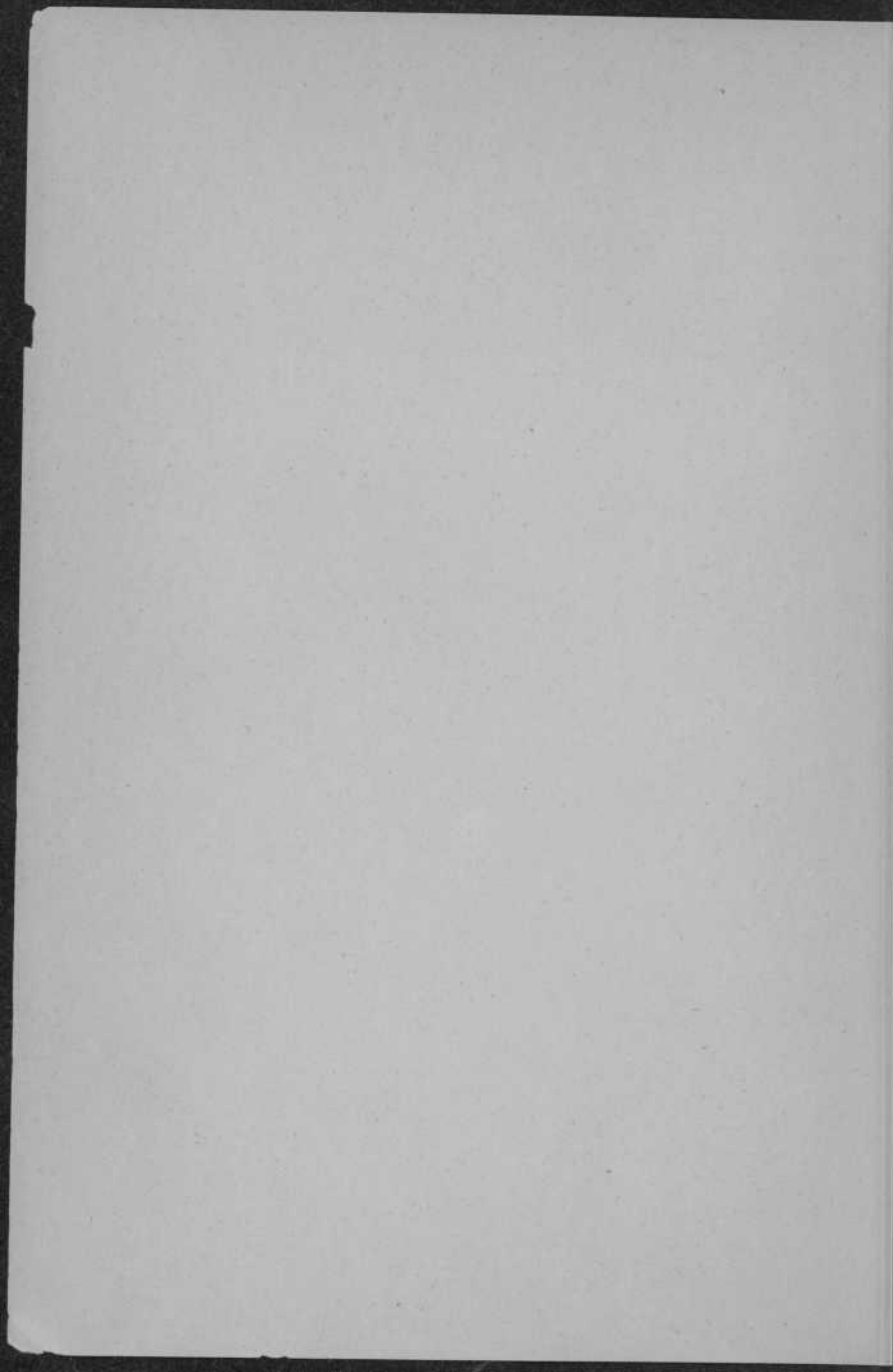
's-GRAVENHAGE, VAN IMHOFFSTRAAT 31.

KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK



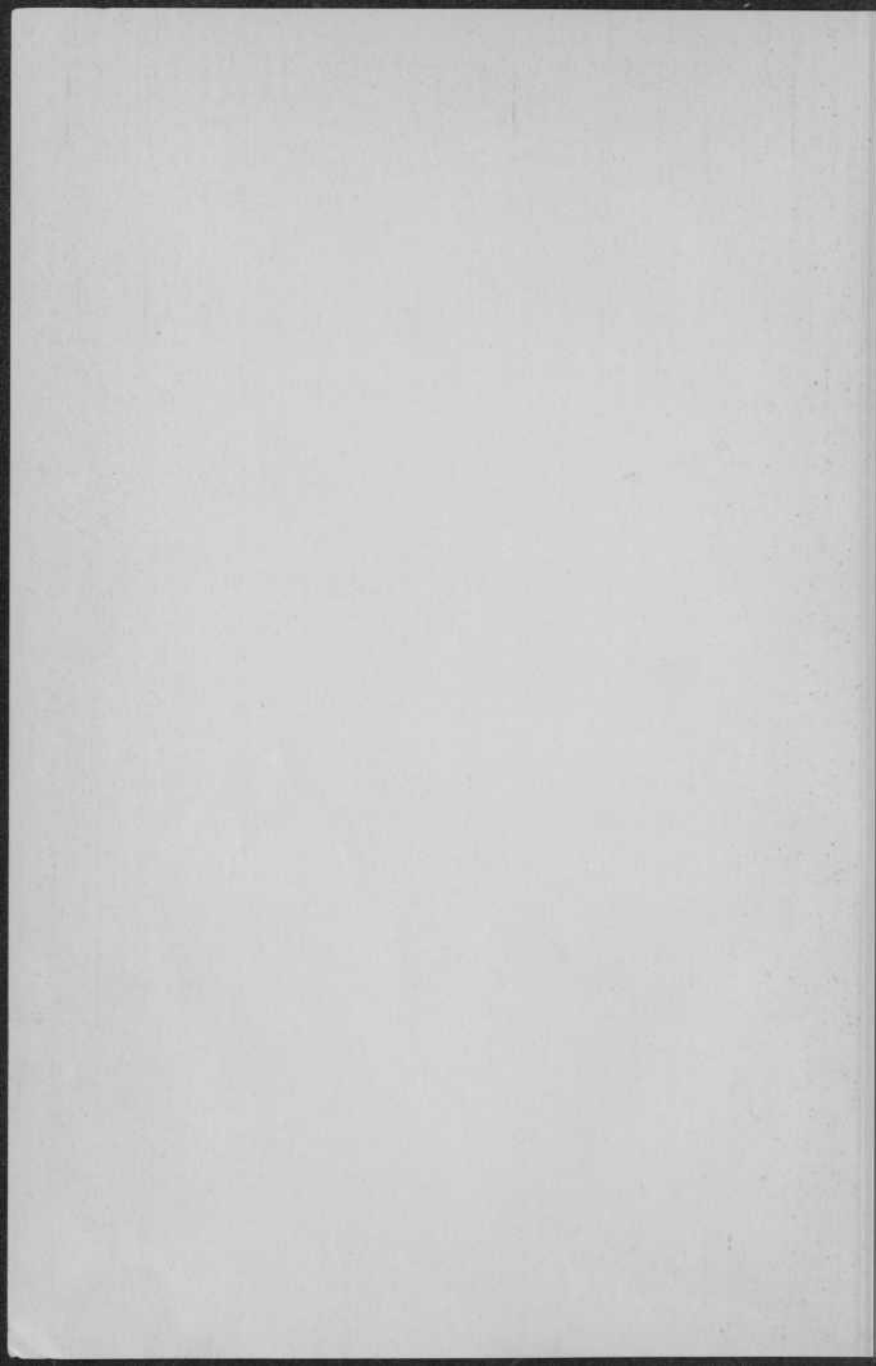
0311 0092

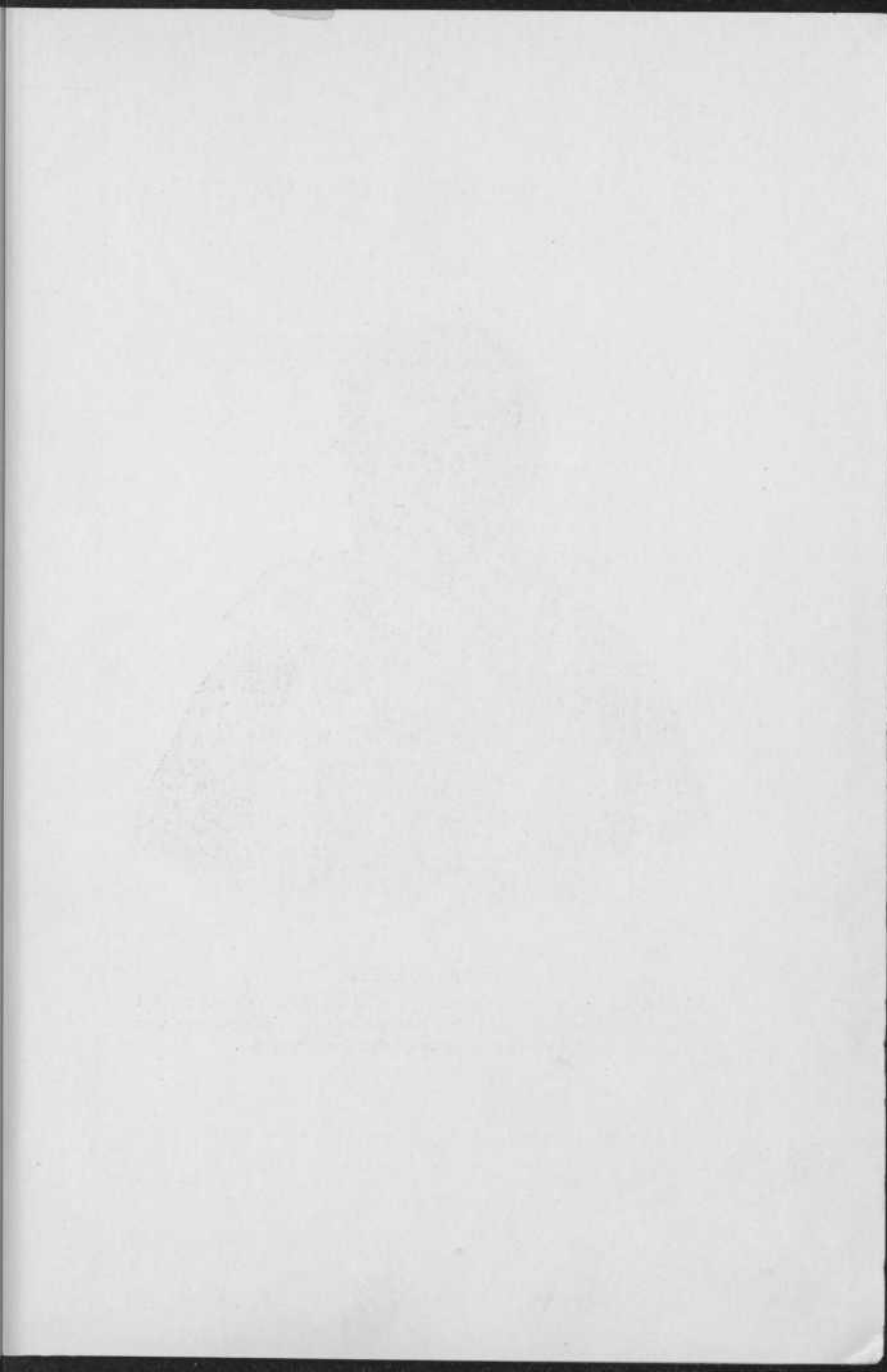




GESCHIEDENIS ONZER ZEEMACHT

1810 tot 1814







GRAAF DECRÈS.

Minister van Marine en Koloniën; vice-admiraal; Groot-officier van het Keizerrijk; Inspecteur-Generaal der kusten van de Middellandsche zee; chef der 10e cohorte van het Legioen van Eer.

GESCHIEDENIS ONZER ZEEMACHT

23/225

TIJDENS

DE FRANSCH E OVERHEERSCHING

1810 tot 1814

DOOR

H. HERMAN

GEP. SCHOUT-RIJ-NACHT TIT.

WERKZAAM BIJ HET KRIJGS-GESCHIEDKUNDIG-ARCHIEF VAN DEN GEBERALEN STAF ;

DIRECTEUR LUTTENANT-GERERALE F. DE BAS.

1923

UITGEGEVEN DOOR DE VEREENIGING „HET NEDERLANDSCHE ZEEWEZEN.”



Het geschiedkundige werk van Jhr. Mr. J. C. de Jonge „het Nederlandsche Zeewezen” eindigt met de inlijving van het koninkrijk Holland bij het fransche keizerrijk. Van hetgeen er bij onze zeemacht is geschied tijdens de fransche overheersching, was nog weinig in openbaar geschrift behandeld, de oorspronkelijke bronnen waren niet doorgewerkt, hoewel er geen tak van dienst was bij de zeemacht, die gedurende deze periode niet een min of meer belangrijke reorganisatie heeft ondergaan. Zoodanig onderzoek heeft nu plaats gehad; voor de zamenstelling van de geschiedkundige studie „onze zeemacht tijdens de fransche overheersching” zijn de oorspronkelijke officieele stukken bestudeerd, welke aanwezig zijn op het Algemeen Rijksarchief te 's-Gravenhage en in de Archives Nationales te Parijs, en zijn deze voor zoover enkele onderdeelen betreft, hier en daar nog aangevuld met gegevens uit betrouwbare bronnen voorkomende in particuliere bescheiden, welke zijn opgelegd bij het Krijgs-geschiedkundig-archief van den Generalen Staf te 's-Gravenhage. Voor het aandeel dat de zeemacht heeft gehad in de gebeurtenissen der omwenteling van 1813-1814, is daarenboven gebruik gemaakt van enkele opgaven voorkomende in de militair-historische studien van de luitenants-generaal G. J. W. Koolemans Beynen en H. A. Sabron, wier geschriften eveneens gebaseerd zijn op origineele bronnen.

H. HERMAN.

Juni 1923.

III

100
100
100
100
100

ONZE ZEEMACHT TIJDENS DE FRANSCH OVERHEERSCHING.

Bij keizerlijk decreet van 9 Juli 1810 werd Holland ingelijfd bij Frankrijk en is dus in de eerste plaats vast te stellen, hoe de toestand der zeemacht op dat oogenblik was, waarbij in het oog moet worden gehouden, dat reeds volgens het verdrag van Fontainebleau van 11 November 1807 de stad en haven van Vlissingen met een rayon van 1800 meter bij Frankrijk waren gevoegd, terwijl 16 Maart 1810 Zeeland, Noord-Brabant en een gedeelte van Gelderland aan Frankrijk waren afgestaan.

Op de Schelde waren enkele hollandsche schepen als auxiliaren toegevoegd aan het fransche eskader onder bevel van vice-admiraal Missiessy; dit waren het fregat Vriesland en de korvetten Ajax en Iris.

Minister van Marine en Koloniën in Holland was P. van der Heim, onze gezant te Parijs was vice-admiraal C. H. Verhuell, terwijl de fransche minister van Marine en Koloniën was vice-admiraal graaf Decrès, die in 1813 is verheven tot hertog.

In Mei 1810 had koning Lodewijk afgezien van zijn voorneemen om vice-admiraal de Winter te belasten met een buitenlandsche commissie, en was hem het bevel over de zeemacht in het zuiden des rijks opgedragen, waarop hij zijn vlag had laten hijschen aan de Maze, maar zelf in Amsterdam was gebleven, doch in Juni 1810 was hij om gezondheidsredenen naar Spa vertrokken, zoodat het commandement aan de Maze nu werd gevoerd door schout-bij-nacht Ruysch, terwijl schout-bij-nacht Lemmers het commando voerde over de zeemacht te Texel.

Bij de werf te Rotterdam was als directeur en commandant de vice-admiraal A. Kikkert en bij die te Amsterdam schout-bij-nacht G. Verdooren.

De hertog van Plaisance benoemd tot 's keizers luitenant-generaal bij de nieuwe departementen, kwam 14 Juli 1810 te Amsterdam, en werden de nieuwe hoogwaardigheids-bekleeders beëdigd. De hertog van Reggio, bevelhebber van zee- en landmacht, bevond zich daar reeds en heeft op den dag, dat de hollandsche vlag aan boord der oorlogsschepen werd neergehaald, de gansche bezetting der hoofdstad, met alle officieren van zee- en landmacht, zich 's middags om één uur op den Dam laten vereenigen, waar de hertog aan de militairen meedeelde, dat het den Keizer der Franschen had behaagd, om Holland onder zijn bijzondere bescherming te nemen, in het vertrouwen, dat alle hem behulpzaam zouden zijn tot het bewerken van den vrede van Europa.

Vervolgens werd den zeeofficiëren door den schout-bij-nacht Verdooren gelast, zich bij hem te vervoegeu, ten einde aan den hertog te worden voorgesteld.

Voor de militaire indeeling waren van de landen, die bij traactaat van 16 Maart 1810 waren afgestaan, Zeeland en Westelijk Brabant gevoegd bij de 24ste militaire divisie, omvattende de departementen der monden van de Schelde, de Dijle, de Schelde, Jemmape en de beide Nethen, met hoofdkwartier te Brussel. De later ingelijfde landen vormden de 17de en 31ste divisie onder de generaals Molitor en Puthod, waarvan de eerste hoofdkwartier had in Amsterdam en de laatste in Groningen.

De minister van der Heim werd 20 December 1810 benoemd tot zee-prefect in het arrondissement Holland, maar 22 Maart 1811 tot staatsraad, en toen als zeeprefect vervangen door vice-admiraal Laurent Jean François graaf Truguet, welke echter eerst in Mei die functie aanvaardde.

De hertog van Plaisance kreeg met 1 Januari 1811 titel en ambt van gouverneur-generaal op denzelfden voet als zulks bij decreet van 24 Februari 1808 was bepaald voor de departementen aan gene zijde der Alpen. De indeeling van het gebied in verschillende bestuurs-departementen was als volgt: Zuiderzee (het tegenwoordige Noord-Holland en Utrecht); monden van de Maas (Zuid-Holland); monden van de Schelde (Zeeuwsche eilanden); Friesland (Friesland); Wester-Eems (Groningen en Drenthe); monden van den IJsel (Overijssel); boven-IJsel (Gel-

derland tot aan de Waal); monden van den Rijn (Oostelijk deel van Noord-Brabant); Twee Nethen (Westelijk deel van Noord-Brabant); Beneden Maas (stukje van Noord-Brabant en van tegenwoordig Limburg); Ooster-Eems (Oost-Friesland); Schelde (Zeeuwsch-Vlaanderen, sedert 1795).

Als maritiem arrondissement werd Holland gesplitst in twee deelen, als: 1ste Amsterdam en alle havens van het voormalig Noorder-Departement, en 2de Rotterdam met Hellevoetsluis en alle havens en kusten van het voormalig Zuider-Departement, dit laatste vormt een onder-arrondissement met Rotterdam als hoofdplaats. De prefectuur was gevestigd in Amsterdam in het gebouw van het voormalig Ministerie van Oorlog; elke week had de hertog van Plaisance een samenkomst met den prefect van Marine ter bespreking der loopende zaken. De vice-admiraal Kikkert werd bevestigd als chef-militaire te Rotterdam en was als zoodanig hoofd van het onder-arrondissement Rotterdam, terwijl de schout-bij-nacht Verdooren werd bevestigd als chef-militaire te Amsterdam, doch daar werkte onder de onmiddellijke bevelen van den prefect van Marine; Glavimans bleef constructeur-generaal.

De positie van vice-admiraal Kikkert als sous-prefect, heeft aanleiding gegeven tot moeilijkheden omtrent den voorrang bij samenkomst met autoriteiten van andere departementen van bestuur, waarbij ook prefets en sous-prefets voorkwamen, waarom ten slotte is bepaald, dat hij bij dergelijke samenkomsten altijd rang zou nemen, gelijk aan een vice-admiraal commandeerende ter zee.

De schepen op de Schelde en van het station Veere ressorteerden voor aanvulling van behoeften, herstellingen, betalingen, enz. onder den zeeprefect van Antwerpen, zijnde baron Laussat, die in Maart 1812 vervangen is door den kapitein ter zee baron de Kersaint, eerst chef-militaire te Antwerpen.

Voor de maritiene verdediging werd bij keizerlijk besluit van 4 Augustus 1810 de kust met de eilanden van af den linkeroever van het kanaal van Sluis tot den rechteroever van de Elbe, verdeeld in 4 commandementen, als:

1ste, het commandement van de Schelde, van af den linkeroever van het kanaal van Sluis tot het eiland Schouwen. Het

commando wordt opgedragen aan den vice-admiraal, commandant van de Scheldevloot, zijnde toen vice-admiraal Missiessy, die onder zijn orders zal hebben, behalve de schepen van de Scheldevloot, ook een flotille van dertig kleine vaartuigen, als 24 kanonneerbooten van fransch model en 6 van hollandsch model, waarvan 18 bestemd zijn voor bewaking van de Wester-Schelde en 12 voor de Ooster-Schelde. Bovendien worden 12 fransche kanonneerbooten toegevoegd aan de schepen van de Schelde-vloot, en zullen bemand worden door detachementen van deze schepen. Ze dienen voor oefening der manschappen en voor ondersteuning van de flottille. De commandanten moeten steeds aan boord zijn en de équipages in activiteit houden; de flottille van de Schelde moet afwisselend in de Ooster en in de Wester-Schelde verzameld worden. Alle forten en batterijen, die aldaar de stations der vloot verdedigen, moeten dagelijks bezocht worden, en de commandant van dit kustgedeelte moet dagelijks aan den minister rapporteeren van den toestand aldaar;

2de, het tweede commandement, zijnde dat van de monden der Maas, gaat van het eiland Schouwen tot den rechteroever van den mond der Maas bij den Briel. Het wordt toevertrouwd aan den commandant van het eskader te Hellevoetsluis, zijnde toen schout-bij-nacht Ruysch, die tevens wordt belast met de bewaking van het eiland Goeree. Hij zal behalve de Maas-vloot onder zijn orders hebben 12 kleine vaartuigen, als 6 fransche en 6 hollandsche kanonneerbooten; bovendien drie hollandsche, die worden toegevoegd en bemand door de schepen van de vloot te Hellevoetsluis, voor oefening der bemanning;

3de, het derde commandement, zijnde dat van Texel, gaat van den rechteroever van de monden van de Maas bij den Briel tot den linkeroever van de monden van de Jade, en omvat ook Texel, Eems en Dollart. Het wordt opgedragen aan den vlagofficier, die het Texel-eskader commandeert, en die ook onder zijn orders zal hebben 30 kleine vaartuigen, als 12 fransche en 18 hollandsche kanonneerbooten, en bovendien 6 hollandsche, toegevoegd aan en bemand door het eskader, voor oefening. De commandant van Texel zal steeds een goede flottille hebben te Emden, en steeds tusschen de eilanden laten navigeeren.

In een nadere order van Februari 1811 wordt vastgesteld, dat zoowel Helder, als Texel en Vlieland bepaald onder zijn orders staan, hij moest alle 8 dagen een inspectie houden over de batterijen, forten en andere werken, bestemd ter verdediging van deze belangrijke punten. Het werd eveneens noodzakelijk geacht, om alle 14 dagen de magazijnen te bezichtigen van de artillerie en van de genie, en zich te overtuigen, dat alles in goeden staat was voor de verdediging.

Het belangrijke commandement van Texel werd opgedragen aan vice-admiraal de Winter, terwijl schout-bij-nacht Lemmers om gezondheidsredenen daarvan werd ontheven, welke vlag-officier toen met verlof is gegaan, en begin 1812 den zeedienst heeft verlaten, nadat hem in November 1811 een bestemming was aangewezen in Toulon.

Vice-admiraal de Winter heeft dit commando gevoerd tot in April 1812, toen hij, eveneens om gezondheidsredenen, werd vervangen door vice-admiraal Verhuell. Den 2den Juni 1812 stierf te Parijs „le comte de Winter, vice-amiral, grand officier de l'Empire, inspecteur-général des côtes de la Mer du Nord, officier de la Légion d'Honneur, Grand-croix de l'ordre Impérial de la Réunion, décoré de l'ordre royal de l'Aigle d'or de Wurtemberg”.

In dit derde commandement zijn eenige wijzigingen gebracht, en is de flottille kanonneerbooten in 1811 belangrijk uitgebreid met een flottille op de Zuiderzee, waarvan het commando, onder het opperbevel van vice-admiraal de Winter, werd opgedragen aan schout-bij-nacht Willaumez, voor dien tijd dienende op het Schelde-eskader.

Het vierde commandement van de hollandsche kust of dat van de Anseatische reeden, ging van den linkeroever van de Jade naar den rechteroever der Elbe. Het werd toevertrouwd aan een kapitein-ter-zee, die voor stationneering der flotille in overleg moest treden met den generaal, commandeerende in de anseatische steden. De flotille bestond uit 24 vaartuigen, als; 12 fransche en 12 hollandsche kanonneerbooten, en was in het bijzonder bestemd voor de drie voorname punten: de Jade, de Weser en de Elbe.

In April 1811 werd vice-admiraal Verhuell belast met het

commando over de noordelijke flotille, met als hoofdstation Hamburg, waar deze vlagofficier bleef, tot hij een jaar later vice-admiraal de Winter ging vervangen in het commandement te Texel, en hij op zijn beurt te Hamburg werd vervangen door schout-bij-nacht l'Hermite, die eerst onder zijn opperbevel had gediend in Delfzijl.

Bij keizerlijk decreet van 9 October 1810 werd tusschen het derde en vierde commandement van de kust, een nieuw commando ingelascht als het commandement van de Eems, loopende van Zoltkamp bij het Groningerdiep tot aan Ness; dit commandement werd toevertrouwd aan fregatkapitein le Francq, die daartoe de beschikking kreeg over 18 kanonneerbooten en 4 péniches of groote barkassen, welke door vice-admiraal Missiessy van de Schelde en door vice-admiraal de Winter van uit Holland daarheen moesten worden gezonden. Het vierde commandement, hetwelk was opgedragen aan Bedel-Dutestre, werd daardoor begrensd van de Elbe tot aan Ness.

Nadat vice-admiraal Verhuell het commando te Hamburg had aanvaard, kwamen zoowel het vierde, als het vijfde commandement onder zijn opperbevel, zoodat de afscheiding met dat van Texel toen lag bij het Groningerdiep.

Vooraanstaande personen bij de zeemacht tijdens de fransche overheersching, waren derhalve: vice-admiraal Decrès als minister van Marine, vice-admiraal Truguet als zeeprefect, en verder de vice-admiraals Missiessy, de Winter, Verhuell en Kikkert, benevens de schouten-bij-nacht Verdooren, Ruysch, l'Hermite en Willaumez.

De commandeerende vlagofficiëren hadden onder hun orders, behalve een vloot of eskader van zeegaande schepen, ook een flotille kleine vaartuigen ter verdediging van de zeegaten, welke kleine vaartuigen bestonden uit kanonneerbooten en péniches, zijnde deze laatste een groote roeibarkas. Van de kanonneerbooten had men er van fransche en van hollandsche constructie, de eerste waren getuigd als brikken, dus kanonneerbrikken, de hollandsche waren getuigd als schoeners, of met slechts één mast, dus kanonneerschoeners en kanonneerkotters. Daar deze benamingen en verdere verschillen nogal aanleiding gaven tot verwarring, is ten slotte bepaald, dat de flotille-vaartuigen of

kanonneerbooten met twee masten, zouden genoemd worden: canonnières, en die met één mast: bateaux-canonnières.

De hollandsche kanonneer-kotters of booten waren genummerd, doch daarin bestond toen geen regelmaat meer, waarom minister Deerès order gaf om in de beide departementen ze doorlopend te nummeren, te beginnen met die in het Nieuwediep; 26 September 1810 was men in het noorder-departement daarmede gereed, en was gekomen tot en met nummer 109, zoodat men nu aan de Maze kon beginnen met 110, eerst, die in dienst zijn, dan die opgelegd zijn; wat afgekeurd was, viel buiten de nieuwe nummering.

Ten einde nu nog verwarring te voorkomen tusschen de canonnières, getuigd als brik, en die, getuigd als schoener, (goulette), werden de eerste aangeduid met een B en de laatste met een G.

De staat, opgenomen in bijlage A, geeft den toestand der zee-macht, zooals die was, toen het grondgebied bij Frankrijk werd ingelijfd, met aangeving van enkele bijzonderheden omtrent de schepen, en uit welken staat tevens is te zien, waar de vaartuigen zich bevonden.

Hierbij dient opgemerkt, dat een verplaatsing van de kleine vaartuigen door de binnenwateren mogelijk was, zoodat deze zich van het noorder-departement naar het zuiden konden begeven, doch voor de grootere vaartuigen was dit niet mogelijk, en daar een verplaatsing buitenom over zee door de aanwezigheid aldaar van engelsche oorlogsschepen ook niet uitvoerbaar is geweest, stonden voor die schepen alleen Amsterdam, Medemblik en Helder met elkander in verbinding over de Zuiderzee, waar het transport geschiedde door middel van de scheepskameelen, terwijl Rotterdam door de binnenwateren ook voor grootere schepen in verbinding was met Hellevoetsluis en met de Schelde, maar niet met Amsterdam of Texel.

De in bijlage A genoemde landingbooten waren vaartuigen, in der haast gebouwd na den inval der engelschen in 1799; ze waren bewapend met een 8 ponds kanon; ze hadden geen masten of zeilen en werden geroeid met 16 riemen. Ze waren bestemd voor gebruik op de kleine binnenkanalen tusschen de verschillende steden.

De werkvaartuigen waren verdeeld in drie soorten, als 1e

alleen voor munitie en goederen, 2e voor passagiers en verder als sub 1e, en 3e alleen voor passagiers, dus een minder soort jacht.

De jachten werden gebruikt voor het vervoer van personen in landsdienst ook al behoorden ze niet onder het departement van marine; na de inkrimping van het aantal jachten is dit beperkt tot het vervoer van officieren en administrateurs der marine.

Tijdens de fransche overheersching zijn schepen aangebouwd op de werven in het zee-arrondissement Holland, terwijl later ingevolge het verdrag van 1814 verschillende fransche schepen zijn overgegaan in de nieuwe Nederlandsche Marine; bijzonderheden van deze schepen zijn opgenomen in bijlage B.

Een gevolg van de verdeeling der hollandsche kust in eenige commandementen, die elk een aantal kanonneer-vaartuigen, zoowel hollandsche als fransche, kregen aangewezen tot vorming der flottille voor kustverdediging, was een verplaatsing van vele dier kleine vaartuigen door de binnenwateren.

Die van het zuiden komende, gingen daartoe eerst naar Dordrecht, dan langs IJselmonde door den IJssel tot Gouda, werden door de équipage zelf gejaagd, en gingen de Gouwe in naar de Gouwsche Sluis, voorbij Boskoop, naar den Rijn langs Alphen en Oudshoorn, vandaar door een kanaal, dat leidt in de Braasemermeer bij Woubrugge, dan door een sluis in de Oude Wetering in het Haarlemmermeer, daarna in het Spaarne buiten Haarlem om tot de Spaarnsluis; van die sluis in het IJ en vandaar langs Amsterdam in de Zuiderzee.

De route, welke deze kleine vaartuigen volgden van Rotterdam naar Hellevoetsluis, was: de Maas af langs Schiedam, Vlaardingen, de Oude Maas in voorbij Puttershoek, bij Graven-deel in de Kil, Hollandsch Diep en Haringvliet.

De vloten of eskaders, waarover de vice-admiralen Missiessy, de Winter en schout-bij-nacht Ruysch het bevel voerden en die het Schelde, Texel en Maas-eskader vormden, waren samengesteld uit zeegaande schepen, waaraan nu kanonneer-vaartuigen werden toegevoegd, die door de schepen zelf werden bemand en dienden voor oefening der équipage, maar zoo noodig ook konden gebezigd worden ter versterking der flotille voor kustverdediging.

Op de Schelde en te Antwerpen bevonden zich, behalve de reeds genoemde drie auxiliairen: Vriesland, Ajax en Iris, de fransche linieschepen: Tilsit, Friedland, Pacificateur, Auguste, Commerce de Lyon, Anversois, Dantzich, Charlemagne, Dalmate, Albanais, Illustre, Trajan, Pultusk, Ville de Berlin, César, Dugueschin, Conquérant, Gaulois, hetzij in dienst of op de werf, en verder de fregatten: Erigone en Terpsichore, benevens de brik Husard en de korvetten La Foudre, la Vaillante en l'Heureuse.

Het eskader van de Maas bestond uit: de Chattam, de Kon. Hollander en het fregat Minerva, benevens de korvet Lynx, en zou versterkt worden met de Piet Hein, de Tromp en de fregatten v. d. Werf, Koningin, Kenau Hasselaar en Eurydice.

De vice-admiraal de Winter beschikte voor het Texel-eskader over de Kroonprins, Amsterdamsche Handel, admiraal Zoutman, Braband, Johan de Witt, Doggersbank, Rotterdamsche Handel, benevens over de Evertsen en de de Ruyter, die nog in aanbouw waren te Amsterdam.

Er moet hierbij niet uit het oog worden verloren, dat het overbrengen van de groote schepen over de Zuiderzee, middels de scheepskameelen, niet vlug ging, het grootste aantal, dat in één seizoen naar Texel was overgebracht in vorige jaren, bedroeg vijf.

Verder behoorden tot dit eskader, of waren er voor bestemd, de fregatten: Dageraad, Maria Reygersbergen, IJssel, en Meuse, de korvet Venus, en de brikken Irène, Claudius Civilis, en Ferretter.

In November 1810 viel te Texel binnen de fransche brik Génie onder bevel van opper-luitenant de Grave, komende van Bergen in Noorwegen; deze brik is bij het Texel-eskader gebleven, terwijl de commandant werd vervangen door luitenant Loyer de Landes. Het is met deze brik dat vice-admiraal Verhuell in 1814 van Texel uitzeilde om zich naar Frankrijk te begeven, nadat hij de stelling van den Helder aan het gezag van den Souvereinen Vorst had overgegeven.

Op het behoud van een eskader zeegaande schepen aan de Maas, was de keizer niet gesteld, daarom had schout-bij-nacht Ruysch aanvankelijk den order gekregen, om zich in het voorjaar van 1811 met de Chattam en de Kon. Hollander naar Texel

te begeven, doch al spoedig werd er meer waarde aan gehecht, om een sterke vloot te hebben aan de Schelde, en kregen zoowel vice-admiraal de Winter te Texel, als schout-bij-nacht Ruysch te Hellevoetsluis, order, om zich met het Schelde-eskader te vereenigen. Voor vice-admiraal de Winter was deze order zeer moeilijk, en is deze dan ook niet ten uitvoer gekomen; de wind, die gunstig was voor het uitloopen uit Texel, was ongunstig voor het binnenloopen in de zuidelijke zeegaten, en was zulks dan alleen mogelijk in den Franschen Pas, zijnde de tegenwoordige Wielingen; de overtocht zou snel en zonder oponthoud moeten geschieden, want steeds waren er vijandelijke oorlogsschepen op de kust. Nadat Napoleon in October 1811 zich persoonlijk op de hoogte had gesteld van het belang der positie van den Helder, is de order aan vice-admiraal de Winter, om met zijn eskader naar de Schelde te gaan, weer ingetrokken.

Voor het Maas-eskader was de toestand anders; vaart buiten-om over zee was eveneens uitgesloten door de aanwezigheid van vijandelijke schepen, maar er was verbinding tusschen Hellevoetsluis en de Schelde door de binnenwateren, ook voor de groote schepen, al waren daarvoor bijzondere voorzorgsmaatregelen noodig. De kapitein-ter-zee Willaumez, toen dienende bij het Schelde-eskader, kwam dan ook over naar Hellevoetsluis om de zaak te bespreken; tot Zierikzee zouden de schepen blijven onder hollandsch geleide, vandaar kwamen zij onder opperbevel van vice-admiraal Missiessy, en behoorden dan ook tot de maritieme prefectuur van Antwerpen.

De eerste tocht was niet fortuinlijk; het fregat *Reine* (Koningin), onder bevel van fregat-kapitein Fuchs, sloeg bij de Willemstad om, in Mei 1811; kanonneerbooten en péniches werden er heen gezonden om te assisteeren en de bemanning te bergen; schout-bij-nacht Ruysch en de chef-constructeur Glavimans van Rotterdam begaven er zich heen, om de noodige maatregelen te nemen, doch niets mocht baten, het schip lag geheel overzij met de stengen te water en was verloren.

Het ongeval was veroorzaakt door een plotseling invallende harde bui, terwijl de sluiting der poorten niet voldoende waterdicht verzekerd was, hetgeen weer werd toegeschreven aan al te groote haast bij het gereedmaken van het schip.

Den 4den Juni 1811 ging schout-bij-nacht Ruysch zelf onder zeil met de *Chattam* en de *Hollandais*, en ging binnendoor naar de Schelde, ankerde 27 Juli voor Vlissingen; hij is daar verder gebleven als comandant der achterhoede onder het opperbevel van vice-admiraal Missiessy, zijnde het bevel over de scheepsmacht te Hellevoetsluis overgegaan op den oudsten der daar aanwezige zee-officieren, op welk station dan ook, behalve eenige flottille-vaartuigen, ten slotte niet anders over was, dan de korvet *Lynx*, want de fregatten *Eurydice*, *Minerva*, *Kenau Hasselaar*, *Jahde*, *Ems*, v. d. Werff, zoo ook het linienschip *Tromp*, zijn, naar gelang ze gereed waren, door de binnenwateren bij het Schelde-eskader gekomen.

Een belangrijke verplaatsing van vaartuigen door de binnenwateren, was het gevolg van de aanwijzing van kanonneer-vaartuigen tot het vormen van flottilles van verdediging voor de zeegaten en tot oefening der zeelieden, vooral ook, toen een groote oefenings-divisie moest worden gevormd op de Zuiderzee.

Zoowel fransche als hollandsche kanonneer-vaartuigen werden voor deze flotilles aangewezen, zoodat belangrijke divisies zich van het zuiden naar het noorden moesten verplaatsen; onder de fransche zee-officieren treffen wij als commandanten van dergelijke divisies aan: Dupetit Thouars, le Francq, Bedel Dutestre, Drinot, Etienne, Cocault, Malin.

Opgemerkt moet nu worden, dat het finantiële beheer van de hollandsche vloot altijd afgescheiden is gehouden van de fransche; er was een hollandsch budget en een fransch budget, beide onder den Minister Decrès, doch steeds zorgvuldig van elkander afgescheiden; alle kosten, verbonden aan de bovengenoemde fransche flotille-vaartuigen, moesten blijven voor het fransche budget, nimmer zijn die financiële verantwoordingen door één gemengd.

Het voorzien in de behoeften der schepen moest geschieden door de zorg van de administratie waartoe de plaats behoorde, waar de schepen zich bevonden; die in de zeeuwsche wateren werden dus voorzien door de zorg van de prefectuur van Antwerpen, die te Delfzijl door de zorg van de marine-administratie te Hamburg.

In de oorspronkelijke bestemming eener divisie, of aan een

deel van zoodanige divisie gegeven, moest wel eens verandering gebracht worden, omdat de dieper gaande, en volgens een ander plan gebouwde fransche vaartuigen, minder geschikt waren om op de ondiepe Wadden te varen, en een vaart buiten de Noorder-eilanden om, gepaard ging met groot gevaar, om in 's vijands handen te vallen; deze fransche vaartuigen, veelal als brik getuigd, waren beter geschikt voor gebruik in de groote, diepe zeegaten, waar ze alweer beter voldeden dan de vaartuigen van hollandsche constructie, waarvan die, welke getuigd waren als schoener, ook weer minder geschikt waren voor de Wadden, dan die met één mast, welke laatste er op gebouwd waren, om op de Wadden, zoo noodig, op droog te staan, terwijl hun diepgang niet meer was dan 44 à 47 duimen.

De eerste aanleiding voor het bouwen van dergelijke vaartuigen in Holland, was de aanval der Engelschen op onze vaartuigen op de Wadden, hun expeditie tegen Holland in 1799, en het verschijnen van hun lichte vaartuigen en kanonneer-brikken op de Zuiderzee. Men begon toen met den bouw van eenige schoeners, waarvan de groote werden bewapend met 3 kanons van 18 en de kleine met 3 kanons van 12, de diepgang was niet meer dan van 44 tot 66 duim; ze hadden voldoende snelheid, waren geschikt voor de navigatie in de binnenwateren, maar niet om op vol zee te komen.

De voorgenomen expeditie tegen Engeland en de verzameling der flotilles te Boulogne, was oorzaak van het bouwen van andere schoeners, naar een eenigszins gewijzigd plan, en welke zouden dienen tot verdediging tijdens den overtocht, terwijl kanonneerbooten met één mast en lichter bewapend dan de schoeners, werden gebouwd voor transport van de artillerie en van de troepen, en waarvoor ze dan ook geschiktheid moesten hebben, om zonder bezwaar aan den grond te worden gezet. Vele van deze vaartuigen, in der haast gebouwd, zijn aan den dienst ontvallen, maar een honderdtal hadden alweer een groote herstelling ondergaan, toen zij, tijdens de expeditie der Engelschen tegen Zeeland in 1809, weder in dienst werden gesteld; tevens zijn zij toen door het aanbrengen van eenige veranderingen, beter geschikt gemaakt voor het varen in de binnenwateren, welke wijzigingen later ook bij de andere zijn aangebracht.

Werden de flotilles voor de verdediging der zeegaten, hoofdzakelijk zaamgesteld uit kanonneer-vaartuigen, er werden ook péniches aan toegevoegd, zijnde groote roeibarkassen, veelal bewapend met één kanon, maar eenige bevelhebbers gaven er den voorkeur aan, het kanon weg te laten, en de bemanning alleen te voorzien van handwapenen; deze péniches werden zeer geschikt geacht, om te ageeren tegen lichte engelsche vaartuigen, die in de zeegaten doordrongen.

Het eischte bijzondere zorg, om al deze verspreide divisies tijdig van levensmiddelen te voorzien van uit de hoofdplaatsen van de zeeprefectuur, waarom victualie-magazijnen werden opgericht in Hellevoetsluis en in Harlingen, terwijl aan elke flotille-divisie een poon werd toegevoegd, om te dienen voor transport-vaartuig.

De instructie-flotille op de Zuiderzee had order, om van 1 Maart tot 1 November, dag en nacht onder zeil te blijven, zonder communicatie met den wal; ze was in Augustus 1811 gesteld onder bevel van schout-bij-nacht Willaumez, echter onder het opperbevel van vice-admiraal de Winter.

Toen Napoleon besloten was, om ook aan den Helder steeds een belangrijke scheepsmacht gereed te hebben, met de noodige vaartuigen om, zoo noodig, troepen over te zetten, waarvoor de keizer dan de flotille-vaartuigen wilde gebruiken, moest de Zuiderzee-flotille in November 1811 weer versterkt worden met 60 kanonneer-vaartuigen, waarvan 27 moesten komen uit het eerste fransche arrondissement, 27 van de Schelde en 6 van de Maas.

De schout-bij-nacht Willaumez scheen er zich moeilijk in te schikken, dat hij niet geheel zelfstandig was, al correspondeerde hij dan ook volgens zijn instructie als directeur van de opleiding, behalve met vice-admiraal de Winter, ook met den zeeprefect te Amsterdam. Toen de vice-admiraal de Winter in 1812 om gezondheidsredenen werd afgelost, en als zijn opvolger werd aangewezen de vice-admiraal Verhuell, ging schout-bij-nacht Willaumez, aan wien in Maart daarvóór een commando was opgedragen van een deel van het eskader, met last zijn commandovlag te hijschen aan boord van de De Ruyter, niet lang daarna met toestemming van den minister met verlof, om niet terug te keeren.

Een eigenaardigheid in de onderlinge verhoudingen is wel, dat eenige fransche zee-officieren, in een eenigszins hoogere positie geplaatst, behalve aan hun opperbevelhebber, ook rechtstreeks schrijven aan Minister Decrès in Parijs, hetgeen wel aanleiding heeft gegeven tot ontevredenheid der hollandsche autoriteiten over een dergelijke handeling. In Januari 1811 schreef Bedel Dutestre, die een divisie flotille-vaartuigen in het noorden commandeerde, bestaande uit 9 fransche en 12 hollandsche vaartuigen, aan den minister, dat de fransche consul te Oldenburg hem vertrouwelijk had medegedeeld, dat het voor een goede uitvoering der orders tot tegengaan van den smokkelhandel, noodig zou zijn, dat elke divisie door een fransch officier gecommandeerd werd. De minister vond het noodig, dienomtrent geheime orders te geven, en aan Bedel Dutestre zijn meening te vragen, omtrent de hollandsche officieren, die onder zijn orders dienden; de meening van den consul bleek gevestigd op loopende praatjes en niet op feiten.

Dit alles geschiedde ingevolge een schrijven van een fransch officier aan den minister, welke officier een divisie commandeerde, en toen nog zelfstandig was, omdat hij eerst na dien tijd kwam onder het opperbevel van vice-admiraal Verhuell te Hamburg, doch rechtstreeksche brieven van fransche commandanten aan den minister komen ook voor, als ze dienen onder het opperbevel van een hollandsch vlagofficier, of zich bevinden binnen het gebied van de hollandsche zee-prefectuur; de schoutbij-nacht l'Hermite, dienende onder de orders van vice-admiraal Verhuell, wendde zich eerst tot den minister, alvorens uitvoering te geven aan een order van dien vice-admiraal, betreffende de herstelling van vaartuigen; nog in November 1812 is bij den minister een klacht ingediend door een vlagofficier, over een zoodanige handeling van den franschen kapitein-ter-zee Etienne, die zich weer rechtstreeks tot den minister had gewend; aan dit misbruik moest een einde komen. Etienne, destijds commandant van de Amsterdam, is 31 December 1812 overleden.

De fransche canonières, die naar Holland werden gezonden, om de flotilles te formeeren, waren niet altijd in goeden staat, zoowel wat de romp, als wat de uitrusting betrof. Reeds in

December 1810 schrijft van der Heim aan 's keizers stadhouder, dat hij, door de aankomst van 40 fransche vaartuigen, die gebrek hadden aan alles, de magazijnen te Amsterdam heeft moeten leeghalen, afgezien dan nog van het vele, dat aangekocht is moeten worden.

Van de divisie le Francq moest kort na aankomst in Holland een vaartuig worden afgekeurd als onherstelbaar, de toestand van de overige was zóó, dat ze, met het oog op het jaargetij, hun bestemming niet konden opvolgen, en voorloopig maar in Amsterdam werden gehouden, terwijl le Francq zijn reis vervolgde met hollandsche vaartuigen, die er voor in de plaats werden gesteld.

Etienne lag in Januari 1811 in Harlingen met 12 fransche canonnières, die alle herstelling behoeften aan den romp, en nieuw tuig noodig hadden. De constructeurs durfden geen stukken weg te breken, uit vrees van meer te vinden dan in het oog viel, en men bepaalde zich er toe, om te voorzien in hetgeen het meest zichtbaar was. Ook de vaartuigen der divisie Drinot, die in December 1810 van Harlingen was vertrokken naar de Anseatische reeden, waren in slechten staat. Om de divisies in het noorden zoo goed mogelijk te helpen, werden er vijf timmerlieden heen gezonden, die achtereenvolgens aan boord van een der vaartuigen zouden gaan, om ze in bruikbaren staat te houden zonder dat die vaartuigen dan van de flotille afwezig zouden zijn.

Toen schout-bij-nacht l'Hermite in 1811 het bevel voerde te Delfzijl onder het opperbevel van vice-admiraal Verhuell te Hamburg, is hij er toe overgegaan om herstellingen aan de flotille op te dragen aan een particuliere werf te Delfzijl; dit betrof zoowel fransche als hollandsche vaartuigen. In December 1810 gaf de minister order, dat te Antwerpen moest worden gereed gemaakt, de complete tuigage voor 36 groote, en 12 kleine canonnières, waarvan al dadelijk 6 moesten worden opgezonden naar Hellevoetsluis, en de overige naar Amsterdam.

Onder de bemanning der fransche canonnières vond men verschillende nationaliteiten, ook veel Denen. Behalve de zeelieden waren op deze vaartuigen ook soldaten geëmbarkeerd, de zoo-

genaamde garnizoenen; deze soldaten bleven in betaling bij de regimenten, waartoe ze behoorden, hetgeen nu door den overgang der vaartuigen naar Holland, vele moeilijkheden met zich bracht, de soldij bleef lang uit, met gevolg, dat de soldaten zich niets konden aanschaffen en ook hun kleeding niet tijdig konden vernieuwen. De gevolgen bleven niet uit. In Januari 1811 dringt schout-bij-nacht Ruysch er op aan, om de ingescheepte soldaten op de fransche canonnières van de divisie Dupetit Thouars te vervangen, daar ze er ellendig aan toe zijn, en in geen 18 maanden soldij hadden gehad, het is treurig om ze aan te zien, en om ze te helpen, is aan elk een hemd en een paar klompen verstrekt.

In Maart schrijft de schout-bij-nacht nogmaals, dat de toestand van de detachementen soldaten nog altijd even treurig is, het is een schande, dat de troepen zich zóó aan het publiek moeten vertoonen.

Dupetit Thouars, commandant der divisie, schrijft zelf ook aan den minister over den toestand der mannen van het 13de regiment, en daar hij zijn reis moet vervolgen, is hij genoodzaakt, er in het hospitaal te Hellevoetsluis achter te laten, omdat ze geen enkel stuk kleeven meer hebben. Ook kapitein-ter-zee Etienne, die zich met zijn divisie in het noorden bevindt, schrijft in Februari 1811 aan den minister over den treurigen staat, waarin de soldaten aan boord gelaten worden, behoorende tot het 48ste en 108ste linie-regiment en het 13de der infanterie léger.

Hun kleeding is zóó, dat ze medelijden opwekken en soldij ontvangen ze niet; uit dezen ellendigen toestand spruit desertie voort.

Eindelijk werden dan die garnizoenen vervangen door soldaten van de 31ste divisie, welke in Holland in garnizoen lag, totdat ten slotte in November 1811 de garnizoenen van de kleine vaartuigen geheel werden ingetrokken.

Bij het verplaatsen der flotilles langs de kust kwamen enkele malen ontmoetingen voor met den vijand, die zich met lichte vaartuigen binnen de eilanden en in de zeegaten vertoonde, en daarbij soms de overmacht had, zoodat in Juli 1811 een groep van 4 kanonneer-booten, onder bevel van luitenant Wouters,

gaande van de Eems naar Norderney, in vijands handen viel, na een gevecht van ongeveer een uur; de bemanning der 4 kanonneer-booten bestond uit 88 man en een detachement soldaten van 20 man, waarvan in het gevecht 24 man werden gedood en 59 meer of minder zwaar gekwetst; de engelsche macht bestond uit 10 péniches, elk bewapend met 2 kanons en elk bemand met 25 man. De loods, welke zich bij Wouters aan boord bevond, is door de engelschen op Norderney aan wal gezet.

Het heeft geen nut, om de bewegingen der flotille vaartuigen in alle bijzonderheden na te gaan, doch om een overzicht te hebben van de algemeene verdeeling dier vaartuigen, vermelden we de situatie, zooals die was in begin Juli 1811 en kort daarna, dus voordat de Zuiderzee-flotille versterkt was met 60 vaartuigen, welke uit het zuiden moesten komen.

We vatten de kanonneer-booten, schoeners en brikken samen onder den naam van flotille-vaartuigen. De buiten dienst en in reserve zijnde flotille-vaartuigen bevonden zich te Amsterdam, Medemblik, Rotterdam en Hellevoetsluis; we merken hierbij op, dat de Franschen onder „hors de service” verstaan, een afgekeurd vaartuig, dat niet meer in dienst gesteld kan worden, en wat wij noemen „buiten dienst”, heet bij hen „hors d'activité”.

In dienst waren een divisie van Maaren met 7 flotille-vaartuigen in Texel, 5 bij Eyerland; Etienne met 12 in het Zuid-Oostrak; een divisie Cantzlaar met de Hyena en 11 flotille-vaartuigen in het Vlie en 6 in de Abt; de divisie Hinxt had 6 flotille-vaartuigen bij het Groningerdiep, en de divisie le Francq had er 16 op de Eems. Verder waren er nog 9 in dienst te Medemblik. Toen schout-bij-nacht Willaumez het bevel aanvaardde over de Zuiderzee-flotille, kreeg hij onder zijn bevelen vier divisies, namelijk v. Maaren, Cantzlaar, Etienne en le Francq, met te zamen 35 flotille-vaartuigen, bemand met 72 officieren en 1314 man, terwijl spoedig daarna in November, Cocault onderweg was, met 20 flotille-vaartuigen.

Le Francq was teruggekomen van de Eems naar de Zuiderzee, terwijl Hinxt kwam onder de orders van vice-admiraal Verhuell te Hamburg, die voor bezetting van de Anseatische reeden tot zijn beschikking had 75 flotille-vaartuigen, meest fransche, terwijl in Augustus, de divisie van schout-bij-nacht

l'Hermite te Delfzijl, eveneens onder zijn orders werd gesteld. Op de Elbe waren toen geen hollandsche flotille-vaartuigen, op de Wezer 4, op de Jahde was fregat-kapitein van der Nijpoort met 7, op de Eems waren er 6, station Ooster-Wadden was bezet met 6, Wester-Wadden met 5 en te Oostmahorn was Hinxt met 6 flotille-vaartuigen.

Aan de Maas was de fransche divisie Dupetit Thouars, en lagen verder 2 voor Hellevoetsluis met de korvet Lynx onder v. Zuylen v. Nijvelt, 5 onder Dibbetz voor Brouwershaven, 3 voor den Briel, 3 bij Maassluis, 1 voor Geertruidenberg, 1 bij Dordrecht en 1 op den Rijn bij Arnhem.

Van het Schelde-commando, en ressorteerende onder de zee-prefectuur van Antwerpen, lagen flotille-vaartuigen bij Vlissingen en Zierikzee, verder 7 onder luitenant Sels te Veere, terwijl de korvet Iris, behoorende tot dit eskader, met 4 flotille-vaartuigen was gedetacheerd naar Willemstad en Ooltgensplaat.

Langs de geheele kust was een aaneengesloten reeks van seinposten, doch die op de noordelijke eilanden waren in 1799 door de engelschen vernield, en om nu weer gemeenschap te krijgen tusschen Texel en Delfzijl, moesten er 3 gevestigd worden op het eiland Texel, hetgeen mogelijk was, omdat op dit eiland troepen lagen, voldoende om die posten te beschermen, welke posten komen tegenover Kijkduin, bij Eyerland en aan de Koog; van Harlingen af moesten de posten op den vasten wal komen, daar ze op de eilanden niet voldoende beschermd waren. Ook is er een gezet op het eiland Wangeroog voor de Jade, nadat in Juli 1811 op dit eiland een militaire bezetting was gelegd. Er waren in Februari 1811 een-en-dertig seinposten, waarvan het onderhoud onder de hollandsche werken ressorteerde. Op Texel zijn gekomen de posten 32, 33 en 34 en op Vlieland de posten 35 en 36.

Op het eiland Voorne waren er 6, namelijk: toren van den Briel, west van Zeeburg, west van Fladdervuur, achter Hevering, achter Rockanje en fort Quack; op het eiland Goeree waren er 5, namelijk: haven van Goeree, Zeezicht, Oosterwal, noord batterij en de Springer.

Er was echter geen gemeenschap tusschen de laatste hollandsche post op de zuidelijke eilanden en de eerste fransche post op de Zeeuwsche eilanden, en moest die verbinding dus tot stand

worden gebracht, waarom een post werd opgericht op de toren van Goeree, welke gemeenschap had met de fransche seinpost van Brouwershaven. In December 1811 was dit gereed en werden nieuwe seintableaux vastgesteld, zoodat er geregeld geseind kon worden van Antwerpen tot Kijkduin bij den Helder, terwijl zoowel aan de post van Goeree, als aan die van Brouwershaven, een officier werd geplaatst, welke even goed de fransche, als de hollandsche taal machtig was, waardoor de einden van de fransche en van de hollandsche semaphore-lijn nu goed met elkaar waren verbonden.

De seinopstanden welke in 1812 van uit Amsterdam werden beheerd, waren: hoek van Holland, ter Heyde, Loosduinen, Scheveningen, Wassenaar, Katwijk, Noordwijk, Blinkert, duinen van Langevelt, Zandvoort, Breesaap, Wijk aan Zee, Castricum, Bakkumer zeeduin, Egmond, St. Jansduin, Camperduin, Petten, Calantsoog, Zandijk, Helder, Eyerland, Koog, Hoorn, westpunt Vlieland, oostpunt Vlieland, en dan waren er nog te Frederikzijk en op Wangeroo. Het beheer der seinposten van de zuidelijke holl. eilanden ging van uit Rotterdam.

Deze geheele kustbeseining is in Januari 1814 opgeheven.

De kustwacht van de seinposten kon alleen maar melden, hetgeen binnen zicht van de kust was, en toch was het van overwegend belang, om te weten wat er verder op zee geschiedde, want de kust werd voortdurend en nauwgezet bewaakt; van af April 1811 was een engelsch eskader van 11 à 13 linieschepen onder admiraal Stanhope kruisende of geankerd op 23 vaam West of Noord-West van Walcheren, buiten zicht van de kust, terwijl de fregatten, brikken en lichte vaartuigen op uitkijk lagen van Duinkerken tot Helgoland, aldus een keten vormende, die het uitloopen van schepen uit de hollandsche gaten zoo goed als onmogelijk maakte, zonder dat de engelsche bevelhebber er kennis van kreeg.

Voordat de seingemeenschap tusschen Goeree en Brouwershaven was tot stand gebracht, duurde het overbrengen van seinen tusschen Texel en Antwerpen ook lang, want de gemeenschap ging binnendoor over Amsterdam, waar een seinpost was opgericht op de Weesperpoort.

Om berichten te krijgen betreffende den vijand, voor zoover

deze was buiten zicht van de kust, werd gebruik gemaakt van de diensten van smokkelaars, die jenever smokkelden op de engelsche kust en er dus zelf belang bij hadden, om goed op de hoogte te zijn van de positie en de sterkte der engelsche vloot. De vice-admiraal de Winter beschikte medio 1811 over 3000 francs, om van dergelijke hulp gebruik te maken, en deed hij van deze som alleen geldelijke verantwoording aan den minister, buiten tusschenkomst van den zeeprefect. Verscheidene van die smokkelaars waren te vinden in Brouwershaven en in Zierikzee, maar ook hielden zij zich elders op, trouwens, andere lieden gingen er eveneens op uit, zooals een zekere Claes Scholl van Egmond, iemand van bekende handigheid, vroeger kaper-kapitein en nu politie-ambtenaar, die in een visschersboot 6 vijandelijke schepen volgde, welke op 20 Augustus 1811 voor Camperduin waren gezien; hij ging met de engelsche schepen noordwaarts, kwam zelfs aan boord van de Audacious, en was er getuige van, dat ze zich bij het Vlie met 3 andere schepen verenigden.

De voortdurende aanwezigheid van vijandelijke schepen, die bij eenigszins gunstig weer de kust dicht naderden, en met lichte vaartuigen zelfs binnen de zeegaten kwamen, heeft aanleiding gegeven tot eenige bijzondere voorvallen. In den nacht van 25 Juli 1810 kwamen drie engelsche sloepen in den mond van de Maas, haalden den loods van een zeelandisch schip en den binnenloods van een rinkelaar, die daar lagen, en dwongen deze, om ze te brengen naar een franschen kaper, waarvan ze zich meester maakten, terwijl de équipage zich aan wal redde.

Den 31 Augustus 1810 is een fregat 's avonds 7 uur geankerd op de kust voor Ter Heyde, heeft met zijn sloepen ongeveer 100 man aan wal gezet, die de seininrichting beschadigden, en daarna weer embarkeerden, met zich nemende de aldaar gestationneerde reddingboot. Een paar dagen daarna is dat fregat weer voor de kust geweest bij Ter Heyde, blijkbaar met het doel, om de reddingboot terug te brengen; zij vertoonden de parlementaire vlag, doch de commandant der fransche infanterie opende een hevige musketvuur, waarop de engelschen zich terugtrokken.

Ook op een paar andere punten van de kust waren redding-

booten gestationeerd, namelijk bij Scheveningen, Petten, op Ameland en op Terschelling; deze waren oorspronkelijk onder het beheer van Marine, doch zijn weldra overgegaan naar Binnenlandsche Zaken. Voordat het reddingwezen onder Marine resorteerde was er hier te lande werkzaam geweest een société philanthropique, die een reddingboot heeft aangeboden aan Koning Lodewijk; daarna heeft de regeering er zelf 6 laten bouwen.

In September 1810 strandte het engelsche fregat *Désirée* op de Noorder-Haaks; de lichte vaartuigen van het Texel-eskader werden er heen gezonden, om er bezit van te nemen, doch de engelsche commandant weigerde, zich over te geven; een engelsche brik, die in de buurt was, kwam het fregat te hulp, en heeft dit, nadat het weer vlot was gekomen, weg gesleept.

Een divisie flotille-vaartuigen, onder bevel van Everdingen v. d. Nijpoort, die 17 November van Delfzijl onder zeil was gegaan naar de Anseatische reeden, werd door de engelschen zóó vervolgd, dat zij te Varenzijl moest binnenloopen, om niet in vijands handen te vallen.

In den nacht van 8 op 9 November had een vijandelijk fregat twee sloepen te Terschelling naar een franschen kaper gezonden en dien in bezit genomen; de commandant Lafond, die zich wilde verdedigen, is gedood; de kaper is meegenomen. De engelschen zijn toen ook geweest aan boord van een klein schip, geladen met graan, doch zonder gezagvoerder of équipage te molesteeren.

De laatste dagen van December 1810 zijn zeer stormachtig geweest; de divisie Drinot, op weg naar de Anseatische reeden, is gevluht in het Groningerdiep, maar heeft één boot verloren; in de haven van Delfzijl is de boot van luitenant Wijchel met de palen, waaraan ze gemeerd lag, tegen het steenen hoofd van de haven geslagen. In den nacht van 22 December 1810 is het engelsche linieschip *Minotaur* op de Noorder-Haaks gestrand en uitéén geslagen; het was een schip van 76 stukken, gevoerd door kapitein Barrett, komende uit de Oostzee en bestemd voor Portsmouth. Van de équipage, bestaande uit 519 man en 11 vrouwen, zijn slechts 136 menschen gered; 110 menschen zijn in twee sloepen op het eiland Texel aangekomen, de overigen zijn gered

door de beide Duinkers, vader en zoon, bekende loodsen, waarbij de boot, door den zoon gecommandeerd, in de branding omsloeg en verloren ging, en de bemanning moeite had, het eigen leven te redden. Van de schipbreukelingen zijn 110 als krijgsgevangenen door de troepen naar Amsterdam gebracht, en in Februari verder door de gendarmerie naar Valenciennes.

Den 26sten December strandde op Eierland een brik, komende van Emden en bestemd voor Ostende, gevoerd door schipper Jan Pieter Hemse; van de 8 man *équipage* zijn 4 gered.

Het zweedsche schip *Adonis*, geladen met ijzer en hout, bestemd naar Londen, is 28 December 1810 gestrand op de banken van Ameland, en over de ondiepte heen in het nauw gekomen, waar het in beslag is genomen; de lading is onbeschadigd en het schip was, na lossing, ook te bergen.

Nauwelijks is het jaargetij wat verder gevorderd, of er komen weer meer vijandelijke schepen binnen zicht van de kust; half Maart schrijven zoowel vice-admiraal de Winter van uit Texel, als schout-bij-nacht Ruysch van uit Hellevoetsluis, er over aan den minister; dagelijks kruisen 4 à 5 linijschepen en 8 à 10 fregatten tusschen Texel en Goeree, terwijl er onafgebroken één voor de Maas is.

Den 6den Mei 1811 zijn twee vijandelijke brikken geankerd in de Ooster-Eems, nabij de Kaapton, en eerst den 15den weer vandaar vertrokken; twee flotille-vaartuigen, liggende op de Wadden voor Nieuw-Harlingerzyl, werden door engelsche sloepen aangevallen, doch na een vuurgevecht hebben deze zich teruggetrokken.

Den 25sten Mei is een engelsch linijschip geankerd bij de oostpunt van Ameland, heeft een paar honderd man aan land gezet, die een amerikaansche koopvaarder in brand staken, welke daar in December was gestrand. Een vijandelijke brik vertoonde zich in het vaarwater aan de westzijde van het eiland, waarop luitenant Dominicus, die met twee flotille-vaartuigen bij Ballum lag, met twee prijzen van een franschen kaper waarop de vijand loerde, is teruggetrokken in de Kromme Balg; Cantzlaar zond twee vaartuigen ter assistentie. De brigade-generaal Deveaux begaf zich 's nachts met 200 man naar de kust bij het dorp Holwierde, om te helpen. De engelsche brik maakte zich

meester van een visschersvaartuig, kwam op de reede van Ballum, en is de vijand den volgenden morgen met dat visschersvaartuig en drie péniches naar binnen gedrongen, heeft de prijzen bemachtigd, waarvan de équipage met de sloepen vluchtte, verbrandde één prijs en nam de andere mee, waarop de geheele engelsche macht uit het zeeget terugtrok, gevolgd door de booten van Cantzlaar en Dominicus.

Ook was den 12den Mei een aanslag gedaan op een groep van vier flotille-vaartuigen, die onder bevel van luitenant Buys op de Wadden lagen bij Varenzyl aan den ingang der Jahde, maar deze aanval werd afgeslagen.

Op alle noordelijke eilanden, tot Norderney toe, werd een onderzoek ingesteld naar verborgen wapens, en werd op Vlieland een partij wapens en munitie gevonden, welke bleken te behooren aan den kaper Waakzaamheid, en nu naar Nieuwediep werden overgebracht, ter beschikking van dien kaper. De kaper Prospère bracht nog twee prijzen binnen op Ameland, waarvan een onder vijandelijke vlag, en een deensch schip, geladen met tarwe, komende van Flensburg.

Den 11 Juni 1811 zond het engelsche fregat *Désirée*, kruisende voor de Haaks, een sloep naar binnen onder parlementaire vlag, doch de vice-admiraal de Winter zond haar een sloep tegemoet, die den parlementair afwees, aangezien de vice-admiraal van oordeel was, dat het eenige doel van den vijand was, om het eskader van Texel te verkennen. Spoedig daarna kwam dan ook order van den Keizer, om te Texel en te Hellevoetsluis geen parlementairs te ontvangen. Als gevolg hiervan lieten de engelschen nu eenvoudig pakketten aan wal achter, zooals 19 Augustus, 'smorgens om 4 uur, toen een sloep te Oostvoorne landde en twee pakketten achterliet, welke aan den chef-militaire te Rotterdam werden opgezonden, en den 24sten Augustus, toen twee sloepen des avonds tegen 11 uur twee pakketten aan wal brachten, die door patrouilles werden gevonden. Deze pakketten die gedeeltelijk zijn opgezonden aan den zeeprefect en overigens aan den gouverneur-generaal van Holland, bevatten proclamaties in de hollandsche taal gesteld.

Ook aan de Schelde drongen de engelschen nu en dan naar binnen en voortdurend waren zij in zicht van de kust; de vice-

admiraal Missiessy schrijft, dat de vijand voor het binnenloopen van de zeegaten, en het oplooden daarvan, oogenblikken kiest, waarop hij het hun niet kan beletten, namelijk met westelijken wind en met achtereby; het eenige middel, om dit te keer te gaan, zou zijn door buiten in de gaten te ankeren, maar zulks kan niet, omdat de vijand altijd de overhand heeft. In Juli drongen een brik en een kotter naar binnen tot bij den Elleboog, maar werden toen verjaagd, terwijl in September de vice-admiraal Missiessy een vuurgevecht had met de engelschen, toen hij in de *Passe Française* (Wielingen) kruiste met de *Charlemagne*, *Dalmate* en de *Ville de Berlin*, terwijl het fregat *Friesland* oost van de bank van Cadzand was gebleven, voor seingemeenschap met de schepen ter reede Hoogplaat.

Bij de noordelijke eilanden was in Juli een groep flotille-vaartuigen, onder luitenant Wouters, bij Norderney in engelsche handen gevallen; in September kwamen drie koopvaarders in de Ooster-Eems ten anker, tusschen Borkum en Juist, en werden in beslag genomen, hoewel varende onder de Papenburger vlag, omdat ze langen tijd in Engeland waren geweest en geen licentie van den keizer hadden. Den 21sten September ankerde het amerikaansche fregat *la Constitution* voor het Schulpengat bij Texel, omdat het met dood-tij en Oostenwind niet naar binnen kon; het bracht de gelden over, ter betaling van de interesten, die de Vereenigde Staten schuldig waren aan de bewoners van het hollandsche departement.

Den 24sten October 1811 ankerden drie vijandelijke brikken en een kotter in de Ooster-Eems, tusschen Juist en Borkum, twee andere brikken waren meer om de Oost, ter hoogte van Norderney en twee fregatten kruisten meer naar buiten; deze schepen onderhielden een drukke communicatie, middels lichte vaartuigen.

De schout-bij-nacht *L'Hermite* zond den fregat-kapitein Gabet met vier flotille-vaartuigen naar Borkum, op welk eiland zich een garnizoen bevond van 100 man, meest Spanjaarden en andere vreemde troepen, waar de schout-bij-nacht niet veel vrouwen in stelde; nog eenige dagen te voren hadden een korporaal en twee soldaten zich meester gemaakt van een poon, en waren daarmede gedeserteerd. In den ochtend van 25 October

werd de groep flotille-vaartuigen van Gabet aangevallen door vier groote péniches, die door de Visbalg, bezuiden om het eiland waren gevaren, ze zijn echter met artillerie-vuur verjaagd; de brikken, geankerd in de Ooster-Eems, zijn toen eveneens vertrokken, maar op den vorigen avond had de commandant van Borkum een complot tot desertie ontdekt van 6 soldaten, behorende tot zijn detachement; het plan was geweest, om te middernacht over de palisade der kleine redoute te springen, nabij het kruitmagazijn; de schildwacht, die er staat, was in het complot begrepen.

Eenige dagen later, in den nacht van 3 op 4 November 1811, is onder de troepen van het eiland Baltrum, sterk 60 man, meerendeels vreemdelingen, oproer ontstaan. Een groot deel hunner had de wapens opgevat, en heeft gevuurd op hen, die tegenstand wilden bieden, in het bijzonder op de Franschen, de officieren werden vervolgd met de bajonet en moesten vluchten. De oproerlingen hebben daarna twee aan de kust liggende vaartuigen weggenomen, en zijn, ten getale van 29, overgelopen naar den vijand, daarbij 7 eilandbewoners met geweld meeneemende. Inmiddels was een verzoek om hulp gezonden naar den commandant van het station Ooster-Wadden, waarop de luitenant Duduit met zes flotille-vaartuigen van Norderney naar Baltrum is gekomen, en de officieren, benevens het overgebleven deel van het garnizoen, aan boord heeft genomen.

In December krijgen de flotille-vaartuigen het weder met onstuimig weer te kwaad; van een divisie dier vaartuigen, welke naar Baltrum was gezonden, een convooi tegemoet, is een der booten van zijn ankers geslagen en op den dijk geworpen; het schip was verloren, maar de bemanning is gered. Op Texel strandde het transportschip Flora, kapitein Jean Haye, geladen met kruit en geweren, en bewapend met 8 caronnades, zijnde op reis van Gotenburg naar Engeland; verder, nabij den Hoorn, de Rosina, kapitein Rostant de Huel, komende van Gotenburg met 22 man, waarvan 5 zijn gered, en bij de Koog strandde de Beckmann, kapitein Guillaume Anderson, komende van Petersburg met 15 man équipage, waarvan 2 zijn gered.

Den 23sten December 1811 stranden op de Haaks de volgende engelsche schepen, behorende tot een convooi, komende van

Gotenburg en geladen met krigsbehoeften: de Hero, van 74 stukken, onder commando van captain Newman, dit vaartuig sloeg uit elkaar; gestrand en verloren de koopvaardijbrik Archimedes, kapitein Paul Haly, geladen met oorlogsbehoeften, waaronder tien stukken geschut; over de Haaks heengeslagen en toen in bezit genomen, de brik Grashopper, bewapend met 18 caronnades, onder commando van Henry Fanshawe, bemand met 137 koppen. Deze brik is onder den naam Irene in dienst gebleven, toen de oorspronkelijke hollandsche brik Irene in Januari 1813 werd afgekeurd; in Mei 1813 rapporteerde vice-admiraal Verhuell, dat de brik Irene (dus de Grashopper) de beste zeiler was van het geheele eskader.

Een maand later, dus in Januari 1812, strandde het engelsche fregat Manilla van 42 stukken; van de bemanning zijn 40 omgekomen, terwijl 194 zijn gered. In diezelfde maand, en wel op den 10den, is een engelsche sloep onder parlementaire vlag op de reede van Texel gekomen, ze had een visschersvaartuig genoodzaakt, haar naar binnen te slepen, doch de batterij la Revolution heeft haar met kanonschoten genoodzaakt, om terug te keeren. Den 6den Mei schrijft vice-admiraal Verhuell aan den minister, dat op de hoogte van de Koog een vaartuig werd gejaagd door vijandelijke fregatten; de divisie, gestationneerd in het Eierlandsche gat, ging naar buiten, maar het gejaagde schip werd door de équipage verlaten, en door den vijand, die met 7 sloepen aankwam, in brand gestoken, het was het amerikaansche koopvaardijship Minerva, geladen met tabak, en bestemd naar Amsterdam.

Er waren toen weer veel vijandelijke schepen op de kust, waaronder 10 linieschepen, en verder fregatten en korvetten.

Bij de strenge bewaking der kust door de engelsche vloot was het voor oorlogschepen zeer moeilijk, zelfs bijna ondoenlijk, om door het cordon te slippen, en dan nog met de kans, om verder op zee ergens een vijandelijke overmacht te ontmoeten; en toch moest getracht worden, om althans eenige gemeenschap met de Oost-Indische Koloniën te onderhouden. Dadelijk na de inlijving van het hollandsche grondgebied bij Frankrijk, had de Keizer den wensch te kennen gegeven, om deze verandering in Europa, ook bekend te maken op Java; naar aanleiding daarvan rapport-

teerde van der Heim aan den hertog van Plaisance, dat van alle expedities, welke de Koning van Holland had uitgezonden van Texel, geen enkele te Batavia is aangekomen. De eenige verbinding voor alleen reizende personen liep over Amerika, waar de raad van Indië van Polanen, zich bevond, die de reizigers dan op gouvernementskosten verder zond, maar de verbreking der amerikaansche scheepvaart maakte deze route nu ook twijfelachtig.

Van uit de fransche havens was er althans iets meer kans van slagen; in Bordeaux is binnengekomen de korvet Java, die onder bevel van luitenant Bazelaar den 4den Juni 1810 uit Indië was gezeild; eveneens kwam daar binnen de brik Hollandais. De fregat Nympe kwam 25 April 1811 te Soerabaya, en op dienzelfden dag de fregat Meduse te Banjoewangi; ook de korvet Sapho bereikte Soerabaya.

Van de hollandsche vloot werd de brik Claudius Civilis, commandant opper-luitenant G. H. Pool, aangewezen, om te trachten Java te bereiken; den 18den September 1810 zeilde hij 's avonds met gunstigen wind uit Texel naar zee en was een goed uur later reeds buiten zicht; van de kust af, was er op dit oogenblik slechts één vijandelijk fregat in zicht.

Den 17den Februari 1811 kwam de Claudius Civilis te Batavia aan.

Besloten werd, om maandelijks twee vaartuigen naar Java te zenden; om hiermede dépêches te verzenden, moest men ze laten toekomen aan het postkantoor te Parijs, vanwaar ze dan verder zouden worden doorgezonden.

Tien subalterne zee-officieren van de hollandsche Marine met den rang van luitenant, die in de Indische zeeën, en op Java bekend waren, moesten naar Parijs gezonden.

Expedities, met bestemming naar Indië, werden gereed gemaakt te Cherbourg en St. Malo, waarbij ook koopvaardischepen waren, om troepen over te voeren; jonge hollandsche zee-officieren moesten daarheen en daaronder moesten er zijn, die in Indië geweest waren; fransche en hollandsche onderofficieren van het leger werden er heen gezonden, om op de koopvaardischepen te embarkeeren. Ook de hollandsche fregatten Maria Reygersbergen en Dageraad, benevens de korvetten Lynx

en Iris, kregen een Indische bestemming, doch de gebeurtenissen in den Indischen Archipel zelf, hebben aan al deze voornemens en toebereidselen een eind gemaakt, alles is weer afgelast.

Alvorens verder te gaan met de beweging der schepen, dient nu eerst nagegaan, over welke middelen werd beschikt, om schepen te bouwen, te herstellen en uit te rusten. In Juli 1810 schreef van der Heim dienomtrent aan den hertog van Plaisance, dat de plaatsen, waar de schepen gebouwd en uitgerust kunnen worden, door Koning Lodewijk waren teruggebracht tot twee, namelijk Amsterdam en Rotterdam; voor reparaties had men verder Medemblik, Nieuwediep en Hellevoetsluis. Vroeger had men er meer, zooals Harlingen, Hoorn en Enkhuizen, om niet te spreken van Middelburg en Veere. Verder waren er nog plaatsen, geschikt voor aanbouw en uitrusting, aan de Maas, zooals Dordrecht en Delfshaven, waarvan in den oorlog van 1780 ook gebruik is gemaakt; van Delfzijl was nooit veel werk gemaakt, omdat het open ligt voor een overval van den vijand. In de voornaamste dezer marine-plaatsen waren terreinen en gebouwen onder beheer van het ministerie van Marine; bijlage C is een opgaaf daarvan, zooals de toestand was op 1 Januari 1810, doch daarin is na de inlijving bij Frankrijk verandering gekomen; Middelburg was reeds in Maart onder fransch beheer gekomen; de quarantaine-plaatsen, zooals Wieringen en Tien-Gemeten, zijn overgegaan naar het ministerie van Binnenlandsche Zaken, in overeenstemming met den toestand in het overige deel van het keizerrijk, enkele gebouwen zijn overgegaan onder het beheer van andere ministeriën, of daaraan in gebruik gegeven, zooals voor den dienst der douanen, welke ressorteerde onder den Minister van Handel; de etablissementen van de voormalige Indische Compagnie, voor zoover niet reeds toegevoegd aan den dienst der Marine, werden gesteld onder beheer van den Minister der Schatkist.

Het beheer der havens ging eveneens in hoofdzaak buiten bemoeienis van Marine om, totdat in October 1811 de havens van Hellevoetsluis, Medemblik en den Helder werden aangewezen uitsluitend als oorlogshavens en de administratie overging aan Marine; met begin 1812 moest dit departement

geheel voor het beheer en onderhoud zorgen, en de kosten daarvan dus ook op het marine-budget worden gedekt.

De Amsterdamsche haven en reede is voor den dienst der douanen, bij keizerlijk decreet van 4 December 1811, verdeeld in twee deelen, waarvan de scheidingslijn liep van den Kampersteiger naar het kanaal van Buiksloot bij het Tolhuis. Het deel, dat in gemeenschap was met de Zuiderzee, bleef onderworpen aan het toezicht van de douanen, het andere deel, waaronder ook het kanaal van Buiksloot, zoomede de Haarlemmermeer en alle binnenwateren, met inbegrip van die, leidende naar Rotterdam en naar Gouda, waren vrij van het toezicht der douanen. Voor het deel, dat aan de douane-politie bleef onderworpen, werden bepaalde faciliteiten voorgeschreven voor de vaartuigen, die in geregelde vaart waren naar de Zuiderzee, en niet kwamen voorbij de lijn Enkhuyzen-Stavoren.

Aan de andere zijde van die lijn mochten geen entrepots van koopwaren bestaan, zoomin op de eilanden, als op de kust, met uitzondering van de havens van Medemblik, Enkhuyzen en Stavoren.

Dat de minister Decrès de werven van Amsterdam en Rotterdam geheel beschouwde als deelen van de Marine van het keizerrijk, hoewel herhaaldelijk er aan wordt herinnerd, dat er goede afscheiding moet worden gehouden tusschen het hollandsche en het fransche budget voor Marine, blijkt onder andere wel daaruit, dat de lijnbaan van Rotterdam óók moest werken voor de prefectuur van Antwerpen, met verrekening der kosten, en toen de zeeprefect van Antwerpen, Laussat, in Juli 1811 een ingenieur naar Amsterdam had gezonden voor den aankoop van hout, schrijft de minister, dat zulken aankoop door de prefectuur van Amsterdam had kunnen geschieden; het is, schrijft de minister, alsof men de verschillende werven van het keizerrijk beschouwd als afzonderlijke deelen, die niet met elkaar in verband staan; de prefect Laussat had, volgens den minister, gewerkt, volgens het oude hollandsche systeem, waar de dienst verdeeld was over vijf admiraliteiten, die vreemd stonden tegenover elkander.

De arbeid aan de maritime werken in de oorlogszeehavens, geschiedde voor een groot deel door spaansche krijgsgevangene-

nen; in Maart 1811 komen er 830 van Breskens naar Vlissingen, waarvan er 430 worden doorgezonden, maar 400 blijven te Vlissingen voor den arbeid aan de maritime werken aldaar. Er komen echter voortdurend meer; in Mei 1812 waren er 2692 in den Helder, waarvan 288 ziek in het hospitaal; na dien tijd is dat aantal in den Helder weer verminderd, zoodat er in November 1813 ongeveer 1500 waren. Vooral in tijden van binnenlandsche onlusten gaven deze krijgsgevangenen veel zorg aan den militairen bevelhebber, want, hoewel er niet over hen te klagen viel, was het toch niet uitgesloten, dat ze bij gunstige gelegenheid zouden overgaan tot oproer. Reeds in Mei 1812 had vice-admiraal Verhuell aan den commandant der troepen meegedeeld, dat er steeds vaartuigen gereed werden gehouden om, bij een vijandelijken aanval, de spaansche krijgsgevangenen over te brengen naar Wieringen; bij het minste teeken van oproer moest er dadelijk onder geschoten worden; voor het geleide gaf hij den voorkeur aan koloniale troepen, om zich niet geheel aan vreemdelingen over te leveren.

Den 28sten November 1813 zijn er dan ook ongeveer 500 van uit Vlissingen verwijderd, en meer naar het binnenland van Frankrijk gezonden.

Vice-admiraal Verhuell zond 4 December 1813 uit den Helder 1452 spaansche krijgsgevangenen weg, die aan de Groote Keet werden overgenomen door luitenant Bezemer en door Adriaan Teyler van Hall, welke laatste door het Algemeen Bestuur was belast met de administratie en de verzorging dezer spaansche krijgsgevangenen. Zij zijn eerst getransporteerd naar Schagerbrug en vandaar gemarcheerd over Alkmaar, Haarlem, Leiden en Delft, naar het eiland Voorne, vanwaar ze door engelsche transportschepen zijn afgehaald.

Wat het vak van scheepsbouw betreft, aan het hoofd hiervan voor het geheele keizerrijk stond de inspecteur-generaal baron Sané te Parijs, terwijl in het arrondissement Holland aan het hoofd stond de constructeur-generaal Glavimans.

In 1811 is aan het bureau van den minister te Parijs ingesteld een raad voor den scheepsbouw, bestaande uit een president, twee ingenieurs en een secretaris als vaste leden, terwijl er jaarlijks voor den tijd van drie maanden bijkomen om buitengewone

vergaderingen te houden, vier ingenieurs, als: één van Antwerpen, één van Lorient, één van Rochefort en één van Toulon.

Al dadelijk werd vastgesteld, dat bij het bouwen van linieschepen en fregatten in Holland, voortaan de fransche modellen moesten worden gevolgd, terwijl ingenieurs, die in December 1811 uit Antwerpen kwamen, ook het plan meebrachten, waarnaar de korvetten moesten worden gebouwd.

Het linieschip *Piet Hein* van 80 stukken, dat reeds in 1806 te Rotterdam op stapel was gezet, doch nog niet ver was gevorderd, terwijl het toch reeds aan het vervuren was, werd gesloopt en vervangen door een linieschip van 74 stukken, volgens fransch model, dat denzelfden naam zou dragen.

De bouw der fregatten *Alcide* en *Ridder van de Unie*, beide van 50 stukken, die gebouwd zouden worden te Amsterdam, maar waaraan nog niet was begonnen, werd afgelast, en vervangen door den bouw van twee fregatten van 44 stukken, de *Meuse* en de *IJssel*, volgens het model van het fransche fregat *Justice*.

Tevens werd al dadelijk in Juli 1810 bepaald, dat van de op stapel staande schepen, de staat van gereedheid moest worden aangegeven in 24ste deelen, dus 12 vier-en-twintigste is half klaar, 18 vier-en-twintigste is driekwart klaar; een bijgevoegde staat gaf aan, wat telkens onder één vier-en-twintigste deel moest worden verstaan.

Groote linieschepen, driedekkers met 120 of 110 stukken geschut, konden hier te lande niet worden gebouwd, maar wel zijn te Amsterdam, Rotterdam en te Dordrecht de geraamten, de complete inhouten voor zeven zulke schepen ineen gezet, en daarna alles weer uiteen genomen en overgebracht naar Antwerpen; een paar ingenieurs van de werf aldaar, waren voor toezicht op dien bouw naar Holland overgekomen.

De overige schepen, die in Juli 1810, op het tijdstip van de inlijving in aanbouw waren, zijn verder afgebouwd en uitgerust, terwijl tijdens het fransche bewind in Amsterdam zijn in aanbouw gekomen de linieschepen *Couronne*, *Polyphème* en *Audacieux*, alle van 74 stukken, de fregatten *Trave*, *Wezer*, *Ambiteuse* en *l'Immortelle* van 44 stukken, en de korvet *Nayade* van 20 stukken, terwijl in Rotterdam in aanbouw zijn geweest

de fregatten Amstel, Ems, Jahde, Fidèle en Vestale, alle van 44 stukken.

Om eenheid te brengen in den bouw en in de prijsberekening van de verschillende werven in het keizerrijk, heeft de minister in Juli 1812 algemeene deviezen vastgesteld voor: 1e driedekkers, 2e tweedekkers, 3e fregatten van alle rangen, benevens korvetten, 4e brikken; tevens werden daarbij algemeene bepalingen gegeven, in acht te nemen bij de verdeeling van het werk onder de werklieden.

Toen vice-admiraal Missiessy de linieschepen Chattam en Hollandais bij het Schelde-eskader had gekregen, nam hij de gelegenheid waar, om schepen van hollandschen bouw te vergelijken met die van franschen bouw, en schrijft hij, dat de hollandsche schepen 8 minuten noodig hadden, om te wenden en dan nog tijd noodig hadden om hun snelheid te herkrijgen, terwijl de fransche het deden in 5 minuten en dadelijk vaart liepen. Ook de tuigage der hollandsche schepen stond hem niet aan, er was te veel tijd noodig, om de marssteng te verwisselen, doordien de lengte der stengen te groot was, in verhouding tot de weinige hoogte der ondermasten. Hij stelt dan ook verschillende veranderingen voor, om de hollandsche schepen meer gelijk te maken aan de fransche.

Het mastgestel van de schepen en fregatten in aanbouw in Holland, moest dan ook volgens fransch model gemaakt worden, en van Noorsch hout, dat werd aangevoerd uit Kopenhagen.

Dat juiste overeenstemming in den bouw der schepen noodzakelijk was, bleek ook bij het uitrusten van een der hollandsche fregatten, toen het fransche geschut met de fransche affuiten er niet geplaatst konden worden, omdat de geschutpoorten op te groote hoogte waren geboord.

Werden voor de linieschepen, fregatten en korvetten de fransche modellen voorgeschreven, voor de kleinere flotille-vaartuigen werden de hollandsche modellen behouden, als zijnde deze beter dan de fransche, geschikt voor gebruik op de ondiepe Wadden. Volgens het oordeel van den vice-admiraal de Winter waren deze fransche vaartuigen beter te gebruiken bij de verdediging van riviermonden, zooals de Maas bij Maaslandsluis en bij den Briel; een nadeel bij deze vaartuigen

vindt hij ook, dat ze geen voldoende verdediging hadden op het achterschip.

Hoewel de oude flotille-vaartuigen zoo goed mogelijk in orde werden gehouden, en er, behalve op de landswerven, ook reparaties aan geschiedden door particuliere aannemers, zooals in Delfzijl, ontviel er toch een belangrijk aantal aan den dienst, waarin dan, voor zoover noodig en mogelijk, door nieuwen aanbouw werd voorzien; alleen in December 1812 werden niet minder dan 29 der oude vaartuigen, als onherstelbaar, afgekeurd.

In de Anseatische havensteden werden eveneens kleine vaartuigen gebouwd; een hollandsche constructeur met eenige bekwame werkmansbazen, werden naar Hamburg gezonden onder de orders van vice-admiraal Verhuell, om toezicht te houden op dien bouw, en werden daar getimmerd: te Hamburg de Hambourgoise en de Elbine van 20 stukken, benevens 10 kanonneerbooten; te Bremen de Alouette en de Perdrix van 20 stukken; te Lübeck de Coquille en de Badine van 16 stukken.

De bekendheid der hollandsche officieren en werklieden met de scheepskameelen en de groote ervaring, die zij hadden in het gebruik daarvan, was oorzaak, dat de luitenant Courier dit Dubekart met personeel van de werf van Amsterdam naar Venetië werd gezonden, om het volk aldaar te onderrichten in de behandeling der scheepskameelen; onder hun leiding werd het groote fransche linieschip Rivoli, over de ondiepte heen, naar buiten gebracht; in November 1812 keerde genoemde luitenant naar Holland terug.

Het aantal werklieden, op de hollandsche werven werkzaam, hield natuurlijk altijd verband met het opgedragen werk, en vooral ook met den tijd, waarin het moest worden uitgevoerd, en dit laatste werd beheerscht door het al of niet aanwezig zijn van de benoodigde materialen, en van de fondsen, die voor het werk werden beschikbaar gesteld.

De eerste plannen met de vloot waren zoo omvangrijk, dat van der Heim reeds in Juli 1810 aan den hertog van Plaisance schreef, dat het hollandsche budget, waarbij voor de laatste zes maanden was gerekend op een totaal van drie millioen, wel voldeed voor den loopenden dienst, maar dat het zou moeten

worden verdrievoudigd, om aan de nieuwe opdrachten te kunnen voldoen.

Dat laatste hollandsche budget van Koning Lodewijk voor de zes laatste maanden van 1810, vermeldt voor marine en koloniën:

1e afd.: het ministerie	f	191000.—
2e afd.: tractementen en soldijen der marine, hospitalen, loodswezen, enz.	„	823620.—
3e afd.: materieel der marine	„	1778897.50
4e afd.: kosten, in de koloniën gemaakt en hier te lande betaalbaar	„	125000.—
5e afd.: kosten der koloniale administratie hier te lande	„	70050.—
6e afd.: extra-ordinaire en onvoorziene uit- gaven	„	11432.50
of totaal.....		f 3000000.—

Verder schrijft van der Heim, dat men er op moet rekenen, dat sedert eenigen tijd alles moet worden aangekocht tegen contant geld.

De snelste aanbouw van een linesschip van af de kiellegging is hier geweest 9 maanden, maar toen waren alle magazijnen vol, en had men alle mogelijke materialen in voorraad, maar nu zijn de magazijnen uitgeput en is de voorraad teruggebracht tot nul. De stagnatie in den scheepsbouw heeft een groot aantal werklieden het land doen verlaten, zoodat er gebrek is aan werkrachten. Het benoodigde hout zal moeten worden aangevoerd van den Rijn, andere materialen ontbreken eveneens; de kanonnen, noodig voor een dergelijke snelle uitrusting, als is gelast, ontbreken geheel.

Het gevolg was, dat de opdrachten eenigszins werden gematigd, dat er ook meer geld werd toegestaan, terwijl de minister er op bedacht was, om geen geld uit te geven, dat beter besteed kon worden, en daartoe begin Januari 1811 den order gaf, dat op de werven niet anders mochten zijn, dan werklieden, valide en werkzaam, en die werkelijk noodig zijn, onnutte en luie werklieden moesten zonder consideratie verwijderd worden. In taakwerk, en bij aanneming aan groepen werklieden te

zamen, kon al het werk worden uitgegeven, dat geschikt is voor deze wijze van werken.

Om te bezuinigen werd met 1 Januari 1811 het aantal keizerlijke jachten ingekrompen; er mochten slechts vier jachten over zijn, waarvan een voor binnenslands. Een buitenjacht zou behooren tot het onder-arrondissement Rotterdam, de overige alle tot Amsterdam; de bemanning van een buitenjacht zou bestaan uit den schipper en zes matrozen, die van het binnenjacht uit den schipper en twee matrozen.

Na dien tijd werd geregeld door den minister aan den zee-prefect opgegeven, welke geldsommen in de eerstvolgende maanden konden worden besteed, daarbij onderscheid makende tusschen kosten, die vielen op het hollandsche, en op het fransche budget, terwijl van af 1 Januari 1812 ook afzonderlijk wordt opgegeven, hoeveel bestemd is voor Amsterdam, en hoeveel voor Rotterdam.

Als gevolg van de beschikbaarstelling van meer geld, konden meer werklieden worden aangenomen, want er melden zich voldoende aan, reeds in Augustus 1810, zoodat er in Mei 1811 van degeen, die zich daarvoor beschikbaar stelden, naar Antwerpen konden worden gezonden. Er waren toen in het onder-arrondissement Rotterdam 535 werklieden, waarvan 410 in Rotterdam, en 103 in Hellevoetsluis, benevens 22 in algemeenen dienst. Van de 410 in Rotterdam waren 296 constructeurs, 6 bij artillerie en 108 bij uitrusting; van de 103 te Hellevoetsluis waren 68 constructeurs, 3 bij artillerie en 32 bij uitrusting. In October 1811 gelastte de keizer, dat de marine-werkplaatsen in Amsterdam moesten worden uitgebreid, zoodat er 2800 werklieden geëmployeerd kunnen worden, en wel in de eerste plaats, om werk en brood te geven aan dit deel der bevolking, en in de tweede plaats, om den Amsterdammers het idee te geven van herstel der marine, welk denkbeeld zich vandaar uit over Engeland en over geheel Europa zal verspreiden. Ook op de werven van Rotterdam moest beweging gebracht worden, en het aantal werklieden gebracht op 13 à 1400. Er waren toen te Amsterdam 997 werklieden, Medemblik 539, Enkhuizen 59, Nieuwediep 94, dus tezamen 1689, en te Rotterdam 883, Hellevoetsluis 131, dus tezamen 1014 man. Begin Maart 1812 waren op de établissements

van Amsterdam, Nieuwediep, Medemblik en Enkhuizen tezamen 2191 werklieden, en te Rotterdam en Hellevoetsluis tezamen 1359, doch nu moest er weer bezuinigd worden, en als gevolg daarvan, werklieden ontslagen, waarvoor in de eerste plaats in aanmerking kwamen de laatst aangekomenen en de ongehuwden, en zoo gingen er dan spoedig, al is 't eenigszins geleidelijk, in Amsterdam 430 en in Rotterdam 277 man met ontslag, hetgeen een bezuiniging gaf van 38000 francs per maand. In Augustus 1812 waren te Rotterdam en Hellevoetsluis tezamen 608 werklieden in dienst, waarvan slechts 511 tot het eind van het jaar konden blijven, aangezien er geen geld beschikbaar was.

De daggelden waren op 1 April 1811 vastgesteld voor de timmerlieden 1ste klasse op 2.10 francs, die der 2de klasse 1.90 en voor de overige ambachten de werklieden 1ste klasse 2 francs, die van de 2de klasse 1.80 en de 3de klasse 1.70 per dag; leerlingen kregen van 0.40 tot 1 franc per dag; de commandeurs hadden 2.50 en de baas 3 francs per dag. Het aanluiden van de werf geschiedde 's morgens om half zes, dan was er van acht tot half negen een rustpoos, om de werklieden gelegenheid te geven, op de werf te ontbijten, om twaalf uur was het afluiden, maar om half twee weer aanluiden en duurde de werktijd dan tot 's avonds half acht. Half April werd dit in zooverre gewijzigd, dat de werktijd aanvangt 's morgens 5 uur en eindigt 's avonds zeven uur.

Eind November 1811 werd een nieuw werktabelau voor de werven vastgesteld, zoodat in verband met den tijd van begin en eind der werktijden, het aantal werkelijke werkuren bedroeg: 1 Januari 8 uur; 1 Februari $8\frac{1}{2}$; 1 Maart 10; 15 Maart $10\frac{1}{2}$; 1 April $11\frac{1}{2}$; 15 April tot 1 September $12\frac{1}{2}$; 1 September $11\frac{1}{2}$; 15 September 11; 1 October 10; 15 October 9; 1 November $8\frac{1}{2}$; en 1 December 8 uur.

Het was van oudsher de gewoonte, dat aan de werklieden bier werd verstrekt, hetgeen ten doel had, om ze te weerhouden van het drinken van water, hetwelk over het algemeen genomen, niet al te best was, en waarvan een ruim gebruik aanleiding zou kunnen geven tot ziekte; voorloopig werd bepaald, dat op alle werven slechts één qualiteit van bier zou zijn, waarvan het geheele jaar door dagelijks tijdens hun aanwezigheid op het werk,

zal verstrekt worden 1 liter per dag en per man aan alle werklieden en daglooners tot en met den graad van baas. In Maart 1812 werd dit verminderd tot een halve liter per dag en per man van 1 October tot 1 April, en 1 liter van 1 April tot 1 October.

De opbrengst van den verkoop van mot en afval, welke vroeger was ter beschikking van den commandant der werf, om daarvan uitkeering te doen aan behoeftige zeelieden, moest nu gestort bij den thesaurier in de kas van de vrije fondsen, doch het bedrag bleef ter beschikking van den zeeprefect, om daaruit giften te doen; de naam van die kas is daarom later veranderd in ondersteuningskas.

In Maart 1813 werd voorgeschreven, dat alle maten en gewichten in elke haven jaarlijks geverifieerd moesten worden, waartoe dan een stel ge-ijkte maten en gewichten van Antwerpen werd overgezonden naar de plaatsen, waar nog geen bureau van verificatie der maten en gewichten was geïnstalleerd

Uit de staten der schepen, met opgaaf van hun bewapening, welke aan den minister Decrès werden toegezonden, bemerkte deze, dat er, bij overigens gelijksoortige schepen, verschil bestond in aantal en kaliber der kanonnen, zoodat uit den rang van het schip niet geoordeeld kon worden over de sterkte der bewapening, daarom worden in April 1811, de hollandsche linieschepen verdeeld in drie rangen, als:

1ste rang: Chattam., Amsterdam, Hollandais, Prince, Zoutman, Evertsen en de Ruyter; 2de rang: Brabant en Piet Hein; 3de rang: de Rotterdam, Johan de Witt, Doggersbank en Tromp. De eerste rang worden gerekend als de fransche lineschepen van 80 stukken, de tweede van 74 en de derde van 64 stukken. De fregatten werden ingedeeld in twee klassen; de eerste werd gevormd door de Reine en de van der Werf, de overige waren van de tweede klasse. Hij zond den chef van het vak van scheepsbouw op een inspectie over allen maritiemen aanbouw in Holland, en den kapitein Couchet van een compagnie artilleriewerklieden te Antwerpen naar de hollandsche marine-établissements, om een volledigen staat op te maken van het geschut, aanwezig op de schepen en in de arsenalen, terwijl deze tevens een rapport moest uitbrengen over den toestand der magazijnen voor berging van buskruit en van wapenen.

In October 1810 was de minister Decrès zelf naar Holland gekomen, om zich van alles op de hoogte te stellen, en bezocht hij, na een verblijf in Zeeland en bij het Schelde-eskader, ook Hellevoetsluis en Rotterdam, was 1 November aan den Helder, reisde met vice-admiraal de Winter naar Friesland en Groningen, en keerde over Zwolle en Utrecht naar Parijs terug. In het eind van 1811 werden fransche officieren gesteld aan het hoofd der artillerie-parken op de werven van Amsterdam en van Rotterdam, namelijk in Amsterdam de chef van een artillerie-bataillon, Cornibert, tot dien tijd sous-chef van het artillerie-park te Toulon, en in Rotterdam de kapitein Bouxin van de marine-artillerie te Antwerpen. De minister had op zijn inspectie-reis geen gunstigen indruk gekregen van de artilleristische geoefendheid der hollandsche scheepsbemanningen, welk oordeel gegrond was op de geschut-exercities, welke de minister bijwoonde. Nog in December 1812 is dat oordeel niet gewijzigd, en schrijft de minister aan vice-admiraal Verhuell, naar aanleiding van diens klacht over weinige geoefendheid in de behandeling van het geschut bij het Texel-eskader, dat men zich te veel houdt aan de oude voorschriften, en de nieuwe exercitie-reglementen niet voldoende bestudeert, welke reglementen in Maart 1811 waren vastgesteld en aan boord verstrekt. In Juli van dat jaar is vice-admiraal Missiessy begonnen, om het Schelde-eskader tweemaal per week te laten schieten op drijvende schijven, terwijl vice-admiraal de Winter voor het Texel-eskader de schijven opstelt op den Zuidwal, om ook 's winters te kunnen oefenen, en is voornemens, elken commandeur en lader gedurende den winter 15 à 20 schoten te laten doen. In Februari 1813 wordt de versrekking van munitie, voor de ernst-exercitiën met geschut, vastgesteld, en wordt bepaald, dat deze exercitiën tweemaal per week moeten geschieden, van af de in-dienst-steling van het schip, totdat er 20 exercities zijn gedaan, daarna tweemaal per maand.

Om herhaaldelijk opzenden van het kruit naar de kruitmolens te voorkomen, werd het ingedeeld in drie soorten, als: 1e, voor het gevecht, 2e, voor mijnen en exercities, 3e, voor saluten. Daar er bij het transport van kruit geen voldoende voorzorgen werden genomen, zoodat naar het oordeel van den minister,

vroeg of laat ongelukken moesten gebeuren, als dat zoo zorgeloos voortging, werd in Mei 1812 een reglement vastgesteld voor het vervoer van buskruit, zoowel te land, als te water.

Als de schepen voor het winterseizoen werden opgelegd, hielden die van Nieuwediep hun kruit aan boord, totdat vice-admiraal Verhuell voorstelde, hierin verandering te brengen; de schepen van het Schelde-eskader, welke overwinterden in Antwerpen, lieten het kruit achter te Vlissingen.

Maar ook een enkel der kruitmagazijnen van de marine aan den wal, liet te wenschen over uit een veiligheidsoogpunt, namelijk, dat te Rotterdam. Ingevolge een contract, dat reeds dateerde van November 1723, was het kruit der marine aldaar geborgen in het particuliere kruitmagazijn van Snellen, doch deze fabriek met magazijn was nu gevaarlijk dicht bij Rotterdam gelegen, zoodat ontruiming noodig was voor de publieke veiligheid. Gebruik kon nu worden gemaakt van de kruitmagazijnen der landmacht, welke gelegen waren te Wierkenshans, Woerden, Nieuwpoort, Hoorn, Oudewater en Schoonhoven.

Met de magazijnsvoorraden, noodig voor het uitrusten der schepen, zag het er treurig uit; vice-admiraal de Winter schrijft 1 November 1811 aan den minister, dat de uitrustingen niet bijeen zijn te brengen, als er schepen in dienst gesteld moeten worden. Zelfs het benoodigde geschut ontbreekt. Vice-admiraal Missiessy schreef 1 September 1811 hetzelfde van de magazijnen in Antwerpen, er was gebrek aan nagenoeg alles, zoowel geschut als uitrustingsgoederen. De geschutgieterij was gevestigd te Luik, maar reeds in het voorjaar van 1811 was order gegeven, om 800 kanonnen van Brest en Boulogne te zenden naar Antwerpen.

Het aanvullen van den magazijnsvoorraad geschiedde, door contracten te sluiten met particuliere leveranciers, of door aanmaak onder eigen beheer; de minister had bepaald, dat de levering van goederen, die in Holland konden worden gemaakt, zooals zeildoek, aan particuliere leveranciers aldaar kon worden gegund, indien de prijzen overeenkwamen met die van fransche leveranciers, hetgeen niet altijd het geval was. In Holland waren veel weverijen voor zeildoek gevestigd te Krommenie, waar er 19 waren, verder vond men ze te Hoorn, Assendelft, in de Rijkp

en te Graft bij Alkmaar; Frankrijk had ze in Angers en in Strasbourg. De zware ankers werden gesmeed in de keizerlijke smederijen te Guerigny, doch daar deze het te druk kregen, werd ook tot aanmaak hier te lande overgegaan, evenals zulks in vroeger jaren geschiedde.

Daar er in Holland geen groote linieschepen werden gebouwd, moest al het hout, geschikt voor het bouwen van linieschepen, van de werven te Amsterdam en te Rotterdam worden opgezonden naar Antwerpen, en moest op de eerstgenoemden alleen worden gehouden het hout, zooals dat noodig was voor de fregatten, en voor de paar kleinere linieschepen, die in Holland gebouwd werden.

Veel verbetering is er niet gekomen in den toestand der magazijnsvoorraden, althans geen blijvende verbetering, want in October 1812 klaagt vice-admiraal Verhuell nog, dat er gebrek is aan alles, wat inventaris-goederen betreft.

Wel werden er maatregelen genomen, om de aanvulling van den inventaris van in dienst zijnde schepen, meer regelmatig te doen plaats hebben, en is in Mei 1811 bepaald, dat zulks voor schepen in de haven of op de reede ten anker, moest geschieden om de 3 maanden, zoowel om redenen van economie als van comptabiliteit.

Nog enkele andere maatregelen ten opzichte van den scheepsinventaris verdienen vermelding: het was in Holland gewoonte, dat de kapiteins zelf hun kaarten en zee-instrumenten aanschafften, terwijl volgens de fransche reglementen deze van gouvernementswege aan de schepen werden verstrekt. Met September 1811 werd zulks nu ook voor de hollandsche schepen vastgesteld, waartoe een depot van nautische werken werd gevestigd te Amsterdam; onder de zee-instrumenten, welke verstrekt werden, behoorden voor het admiraalschip ook een paar tijdmeters van Louis Berthoud.

In November 1812 werden alle schepen van filters voor drinkwater voorzien, welke filters vroeger niet aan boord bekend waren.

Van oudsher waren er op de schepen van fransche constructie twee scheepsklokken geplaatst, één op de bak en één op het halfdek; in Mei 1812 werd bepaald, dat die op de bak zou vervallen;

de schepen volgens de oudhollandsche methode gebouwd, hadden een scheepsklok op de bak, maar die kwam nu op het halfdek.

Op het stadhuis te Antwerpen werden reeds sedert de 12de eeuw aantekeningen gehouden betreffende de bevaarbaarheid van de Schelde gedurende den winter, en werd nu in December 1812 door den minister bepaald, dat ook in Nieuwediep, Amsterdam en Rotterdam telkenjare van 1 November tot 31 Maart meteorologische waarnemingen moesten worden gedaan, en aangeeteekend in een journaal, om daaruit gevolgen te kunnen trekken, betreffende de mogelijkheid, om operaties te beginnen, of ze te onderbreken.

Onder de gelden, die worden toegestaan voor de werven, treffen we er aan, welke bestemd zijn voor onderhoud van honden en katten op de werf en voor de magazijnen, hetgeen duidt op het veelvuldig voorkomen van ratten, en dat men daar ook aan boord last van had, blijkt uit een rapport van Februari 1812, van den kapitein-ter-zee Malin, commandant eener divisie kanonneerbooten te Vlissingen, waarin hij schrijft, dat de booten, welke het meest door ratten werden geplaagd, zijn uitgerookt; op 4 daarvan zijn 250 ratten gedood, zonder mee te tellen, die dood in het schip zijn achtergebleven tusschen de spanten.

Aan het hoofd van de werven, evenals van alle andere maritime inrichtingen, tevens de comptable verantwoording dragende voor de actieve vloot, stond de zee-prefect te Amsterdam, eerst van der Heim, doch al spoedig vervangen door den vice-admiraal Truguet, en onmiddellijk onder dezen de sous-prefect te Rotterdam, zijnde vice-admiraal Kikkert. De administratieve regeling der prefectuur werd vastgesteld bij keizerlijk decreet van 20 December 1810, waarvan we de voornaamste bepalingen laten volgen in bijlage D. De prefectuur hier te lande was verdeeld in negen bureaux, als: 1e, personeel, zoo militair als administratief, maritime inscriptie, soldijen en pensioenen, kleding; 2e, scheepsbouw, maritime werken, havens en zee-politie; 3e, uitrusting en voorraden; 4e, comptabiliteit; 5e, krijgsgevangenen, invaliden en prijzen; 6e, artillerie; 7e, levensmiddelen; 8e, hospitalen; 9e, algemeen secretariaat, wetgeving en bureau voor de koloniën.

Volgens het genoemde decreet, was de chef militaire belast

met het toezicht op de vuurtorens en op de bebakening, doch dit beheer is reeds in Juli 1811 overgegaan naar het Ministerie van Binnenlandsche Zaken, en opgedragen aan J. Blanken Janszn., inspecteur-generaal van Waterstaat (ponts et chaussées), directeur der Maritime Werken, aan wien dan ook werd gelast, een rapport uit te brengen betreffende een vuurtoren te Kijkduin.

Een bijzondere positie werd ingenomen door de thesauriers, want, hoewel vermeld in het besluit betreffende de prefectuur, stonden zij, wat geldelijke verantwoording betreft, onder den Minister van de Schatkist; het waren ambtenaren bij de prefectuur, maar niet van de prefectuur.

Al dadelijk bij de oprichting der prefectuur, of kort daarna, werden benoemd tot chefs militaire vice-admiraal Kikkert en schout-bij-nacht Verdooren; tot directeuren van uitrusting Hoek en Roepel, onder-directeuren Schutter, Tonneboeyer, Moyaart en Rivery; tot commissarissen Quant, van Kerchem, Tinant, Rainville, Pasquet en Martin; tot constructeur-generaal Glavimans en tot constructeurs Schuyt, Glavimans Jr., van Es en Ciebert. Tot inspecteur der marine Fromant, onder-inspecteurs Lacour en Vaucresson.

De bezoldiging bestond uit een vast salaris en uit een vastgesteld bedrag voor bureaukosten, welke laatste in sommige gevallen zeer belangrijk was. De salarissen, zonder de bureaukosten, werden bepaald als volgt: voor den zee-prefect 30.000 francs, chefs militaire 15.000 en 12.000 francs, directeuren van uitrusting 8400, onderdirecteuren 1ste kl. 4500 en 2de kl. 2400; constructeur-generaal 8400, constructeurs 1ste kl. 5000, 2de kl. 4200, 3de kl. 3600; commissarissen 1ste kl. 5000, 2de kl. 4000; inspecteur der marine 10.000 onderinspecteur 1ste kl. 4200, 2de kl. 3600.

Tot thesaurier te Amsterdam en te Rotterdam werden aangesteld: Tengbergen en van Buuren; eerste betaalmeester voor de marine was Bloys van Treslong, directeur van de lijnbaan te Rotterdam was van der Wallen.

Van de civile autoriteiten, waarmede de gezaghebbende personen der zeemacht in aanraking kwamen, noemen wij nog: de prefect der Zuiderzee, Ch. de Celles; intendant Binnenlandsche Zaken in Holland, baron d'Alphonse, intendant Financiën en

van de Schatkist, Gogel; directeur van de Centrale Kas, baron Voute; hoofddirecteur der douanen, baron Coquebert Montbret; directeur der douanen, La Jonckaire; directeur van de post, Dekker; maire van Amsterdam, baron van Brienens.

Van de 191 beambten van het voormalige ministerie van Marine en Koloniën in Holland, werden 31 in dienst gesteld bij de administratie der marine, 117 kregen pensioen en de overige 43 gingen met ontslag, onder toekenning van een gratificatie. De geheele nieuwe dienstregeling trad in werking met 1 Januari 1811, alle uitgaven van vóór dien tijd kwamen ten laste van den voormaligen hollandschen dienst; met de verevening der zaken van het ontbonden ministerie van marine en koloniën was belast, de secretaris-generaal Falck, terwijl voor de liquidatie van de oude schulden van het voormalige departement, een commissie werd benoemd, bestaande uit: baron Louis, voorzitter; Falck, secretaris; en verder als leden, Quant, Crinville, Schreuder en Vaucresson.

Bestaande fondsen, zooals het weduwen-fonds der officieren van de zeemacht, fonds voor oude en gebrekkige zeelieden, en het Vaderlandsch fonds ter aanmoediging van 's lands zeedienst, werden opgeheven en geliquideerd, de gelden moesten gestort in de centrale kas, maar van af 1 Januari 1811 zijn ook alle lasten van die fondsen, zooals weduwen-pensioenen, onderstanden en gratificaties, overgenomen door de kas der invalieden. Een poging, door van der Heim gedaan, om gelden los te krijgen uit de fransche kas, tot betaling van achterstallige soldijen van vóór dien tijd, evenals een poging van zeeprefect Truguet, om de officiers-weduwen te hulp te komen, door hun pensioen te betalen van af Juli 1809, daar ze, sedert dien tijd, niets hadden ontvangen, werd afgewezen, dat moest alles geregeld worden met de vereffening van de hollandsche schuld in het algemeen, de fransche administratie en betaling begon van af 1 Januari 1811, maar werd alles van dien tijd af dan ook werkelijk uitbetaald.

Voor de officiële correspondentie werd de fransche taal verplicht gesteld, maar daar zulks aanleiding gaf tot moeilijkheden, werd tevens geld beschikbaar gesteld, om het noodige vertaalwerk te laten verrichten en werden beëdigde vertalers aange-

steld, terwijl eenige ambtenaren, die evengoed met de hollandsche, als met de fransche taal bekend moesten zijn, naar Parijs moesten worden gezonden, om vertaalwerk te verrichten, daaronder moest er één zijn, die ook met Indië bekend was.

Nog in 1813 zond vice-admiraal Kikkert een scheeps-inventaris voor een schip van 74 stukken, welke hem in de fransche taal was toegezonden, naar den kapitein-ter-zee Twent in Vlissingen, die een schip commandeerde met fransche équipage, om dien inventaris in de hollandsche taal te doen overzetten, aangezien zulks aan boord beter kon geschieden, dan aan wal op de bureaux.

Er bestond rechtstreeksche correspondentie van den zee-prefect met den Minister van Marine te Parijs en ook met de prefets in de andere zee-arrondissementen, zooals met Laussat, prefect te Antwerpen; doch niet alleen de prefect voerde die correspondentie, dit geschiedde ook officieel door den sous-prefet, terwijl ook andere ondergeschikte ambtenaren zich wel rechtstreeks tot den minister wendden, maar daar werd misbruik van gemaakt, zoodat vice-admiraal Kikkert zich ten slotte verplicht achtte, om één dier ambtenaren er op te wijzen, dat aan zoodanige, rechtstreeksche correspondentie, gericht tot den minister, een eind moest komen, dus om geen stukken rechtstreeks te zenden aan den minister maar alles door tussenkomst van den admiraal.

Toen de zee-prefect Truguet zich in December 1812 tot den minister gewend had, om er op te wijzen, dat een rechtstreeksche correspondentie van ondergeschikten, hetzij militairen of civilen, aan den minister, hem minder gewenscht voorkwam, antwoordde de minister, dat men niet over het hoofd moest zien, dat de Keizer zelf aan elken korps-commandant toestond, om hem persoonlijk te schrijven.

De vaartuigen, welke in gebruik waren geweest bij het voormalige ministerie van Marine, werden ter beschikking gesteld van de douanen, aan welken dienst ook eenige ontwapende kanonneerbooten werden afgestaan; het meubilair van het ministerie werd gebruikt voor de prefectuur en voor de bureaux der dienstchefs; het archief, zoowel van het ministerie van marine, als dat, betreffende koloniën, bleef bewaard bij de pre-

fectuur, met uitzondering van de stukken, die betrekking hadden op de voormalige Indische Compagnieën, en die van de gezondheids-établissemten.

Tot archivaris werd benoemd Dassevael, terwijl voor de prefectuur werden aangesteld twee archief-bewaarders, die werkten onder toezicht van den inspecteur der marine.

In overeenstemming met de bestaande bepalingen in Frankrijk, werden in 1812 uniformen vastgesteld voor de directeuren en onderdirecteuren van uitrusting, de constructeurs en de comptable agenten, zonder dat daaraan verbonden was het recht op militaire eerbewijzen.

Behalve met de eigenlijke oorlogs-marine, had de prefectuur ook bemoeienis met de koopvaardij en met de visscherij; de visscherij werd onderscheiden in groote of hoogzeevisscherij en de kustvisscherij; de handelsvaart werd verdeeld in long cours, grand cabotage en petit cabotage. Grand cabotage was de vaart op Oostzee, Engeland, Schotland en Ierland, kust van Frankrijk en Spanje van Calais tot Finisterre, en van af dien kaap tot Gibraltar; petit cabotage was de vaart van Calais tot de Sont; het overige was long cours.

Om de vereischte administratie te kunnen voeren en de zee-politie te kunnen uitoefenen, moesten volgens een order van Juli 1810 binnen 4 maanden worden gereed gemaakt, de nominatieve staten van de koopvaardijkapiteins in de groote vaart en in de kustvaart, de loodsen, haven-loodsen en zeelieden van alle klassen, scheepstimmerlieden, kalfaters en zeilmakers. Geen zeevarende, of iemand der genoemde werklieden mocht zijn beroep uitoefenen, als hij niet op deze lijsten stond; kapiteins en loodsen moesten binnen denzelfden tijd voorzien zijn van commissie-brieven, welke uit naam van den keizer werden afgegeven door den Minister van Marine. De lettres de marque, afgegeven aan gewapende commissie-vaarders, moesten binnen de twee maanden zijn vernieuwd.

Binnen de 3 maanden moesten gereed zijn, de verklaringen der eigenaars van koopvaardij-schepen en van de gewapende commissie-vaarders, vermeldende den toestand der schepen, het getal der équipage, de vaart waarin schepen gebruikt werden en de havens, waar ze zich bevonden.

In verband met de invoering der inscriptie, werd de diensttijd, door zeelieden doorgebracht op hollandsche oorlogschepen of hollandsche koopvaarders, op dezelfde wijze in rekening gebracht, als die op fransche schepen, en gaf op gelijke wijze recht op demi-solde of pensioen, ten laste der invaliden-kas; de wetten en reglementen, betreffende deze kas, traden dadelijk in werking.

Van de administrateurs der havens moest het initiatief uitgaan tot aanvraag van demi-solde en van pensioen, ten gunste, zoowel der zeelieden, als der werklieden van havens en werven, zoo ook van hun weduwen, vaders, moeders, en weezen. Zeelieden en werklieden hadden recht op demi-solde, hetzij wegens hun diensten, hetzij wegens wonden of lichamelijke ongeschiktheid. Volgens hun dienst hadden zij er recht op, als ze 56 jaar oud waren, en 300 maanden of 25 jaar dienst hadden aan boord van schepen van den Staat, of in havens en op werven, en ontslagen waren, wegens ongeschiktheid voor verderen dienst, terwijl ze overigens geen middel van bestaan hadden. In deze diensten waren ook begrepen, die op kapers en koopvaardij-schepen, evenals bij de visscherij, telkens als daar gevaren werd op een équipage-rol, onderworpen aan de voorschriften der Invaliden-kas. Een zeeman of werkman had recht op demi-solde wegens lichamelijke ongeschiktheid, wanneer hij, ook al had hij geen 25 jaar effectieven dienst, gewond werd in een gevecht, of getroffen werd door een ongeval, als gevolg van den dienst, en hij daardoor niet kon blijven dienen of andere werkzaamheden verrichten om van te leven.

Het bedrag der demi-solde werd bepaald volgens de laatste betaling, die ze hadden genoten in dienst van den Staat. Hadden ze kinderen beneden de 10 jaar, dan moest zulks vermeld worden, omdat ze dan, onafhankelijk der demi-solde, kregen 2 of 3 francs per maand voor elk kind, tot het den leeftijd van 10 jaar had bereikt.

De weduwen van zeelieden en werklieden, ook van die op demi-solde, konden in aanmerking komen voor een pensioen, gelijk aan de helft der demi-solde van hun echtgenooten; vaders, moeders en weezen konden een derde krijgen.

Er waren ook zeelieden, evenals weduwen, die, hoewel geen

recht hebbende op pensioen, toch eenigen onderstand kregen. Hiertoe behoorden de zeelieden, ontslagen uit den dienst, voordat zij 25 jaar effectieven dienst hadden, en dan wegens gewone ziekten, die in elk beroep voorkomen, dus niet wegens een ongeval, evenals de weduwen, wier echtgenooten zijn gestorven, voordat zij 25 jaar dienst hadden. Wanneer deze in een toestand kwamen, dat eenige hulp noodig was, konden zij worden voorgedragen voor een uitkeering in eens, en waarvan dan het bedrag telkens afzonderlijk werd vastgesteld.

Pensioen voor weduwen van officieren, en onderstand voor hun vaders, moeders en weezen, moest op een afzonderlijken staat worden aangevraagd.

Omtrent de officieren, zoowel militaire als burgerlijke, de maitres, en de loodsen, in dienst van den Staat, werd te Parijs beslist, ze werden daar gebracht op de staten van retraite of van reforme, zoodat voor hen geen voordrachten werden gedaan door de haven-autoriteiten, doch deze slechts de vereischte aanwijzingen en gegevens hadden op te zenden naar Parijs. Hetzelfde was het geval ten opzichte van weduwen van officieren, gesneuveld in een gevecht, of gestorven aan bekomen wonden, dan wel ten gevolge van een ongeval, in en door den dienst, binnen zes maanden na die verwonding of dat ongeval; ook van deze werden slechts de vereischte stukken opgezonden en werd dan door den minister te Parijs aangevraagd het pensioen, waarvoor ze in aanmerking konden komen.

Volgens keizerlijk decreet van 13 December 1810 kwamen alle pensioenen door het voormalige hollandsche gouvernement ten laste van de schatkist toegekend, zoo ook die, welke waren ten laste van het weduwenfonds, van af 1 Januari 1811, ten laste van de invaliden-kas.

Hoewel de visscherij oorspronkelijk ressorteerde onder den Minister van Binnenlandsche Zaken, terwijl het toezicht op de uitvoering der decreten berustte bij de plaatselijke autoriteiten, daarbij geassisteerd door de militaire bevelhebbers, welke dienomtrent hun orders hadden ontvangen van den hertog van Reggio, bleek toch spoedig de hulp van de marine daarbij niet ontbeerd te kunnen worden. Toen nu, door de invoering der inscriptie, de marine in nauwere aanraking kwam met de

visscherij, en er toch administratieve bemoeienis mede had, werd in Juli 1811 het toezicht op de kustvisscherij geheel opgedragen aan den zeeprefect, de groote visscherij bleef toen nog onder Binnenlandsche Zaken, waarbij de marine hulp verleende, als er om gevraagd werd, doch in 1812 werd de directie en de politie hiervan ook geheel opgedragen aan den zeeprefect. De moeilijkheid der regeling bestond hierin, dat men aan den éénen kant overtuigd was van het belang der visscherij voor een groot deel der bevolking, maar aan den anderen kant de visschers verdacht van verstandhouding met den vijand, het vervoer van contrabande en het overbrengen van personen naar Engeland.

Nog in Januari 1813 schreef de zeeprefect Truguet aan den vice-admiraal Kikkert, dat men trachtte, de regeering in Parijs verkeerde voorstellingen te geven omtrent het belang der visscherij, en betreffende het gedrag der visschers; hij zou zich echter met alle macht verzetten tegen veranderingen in de toen bestaande decreten, welke hij als een weldaad beschouwde voor de bevolking. Toch werd in Mei 1813 weder een commissie benoemd, bestaande uit den staatsraad van der Heim, den intendant van Binnenlandsche Zaken, den directeur-generaal van politie en den hoofddirecteur der douanen, om maatregelen voor te stellen betreffende de groote of hoogzee-visscherij.

Bijlage E geeft de voornaamste bepalingen, betreffende de visscherij, zooals die in 1810, in 1811 en in 1812 zijn vastgesteld.

Het toezicht op de visscherij, evenals het waken op de kust tegen smokkelarij, bracht de marine, en in het bijzonder de commandanten der flotille-vaartuigen, in verbinding met de ambtenaren van den dienst der douanen, maar ook de marine-vaartuigen zelf waren aan dat douanentoezicht onderworpen, ingevolge een bepaling van 22 Augustus 1791, luidende, dat de kapiteins en commandanten van oorlogsschepen en van alle andere vaartuigen, in dienst van de nationale marine, verplicht zijn, om, zoowel bij binnenkomst als bij vertrek, dezelfde formaliteiten te vervullen, als geëischt worden van de gezagvoerders der handelsschepen, en met bedreiging van dezelfde straffen, behoudens dan, dat een schip van den Staat onder geenerlei voorwendsel kan worden aangehouden. De ambtenaren van de douanen kunnen de oorlogsschepen visiteeren, daarbij de

maritime commandanten der havens, of de commandanten der schepen uitnoodigende, hen bij die visitatie te vergezellen, hetgeen deze niet zullen kunnen weigeren op straffe van een boete, en indien overtredingen op de schepen worden vastgesteld, zullen de kapiteinen en officieren daarvoor gestraft kunnen worden. Zoodanige visitatie zal echter nimmer plaats hebben, na zons-
ondergang.

Alvorens na te gaan, welke de gevolgen van de inlijving bij Frankrijk waren voor het personeel der Marine, vermelden wij eerst nog, dat in Maart 1811 aan den ingénieur-hydrographe Beautems Beaupré werd opgedragen de hydrografische opname van de noordelijke kusten van het keizerrijk, van af de Schelde tot de Elbe, waarvoor hem waren toegevoegd: twee zee-officieren, drie ingénieurs-hydrographes, één teekenaar en vier leerlingen hydrographes, terwijl hij de beschikking kreeg over twee jachten, elk met 7 man, en een kotter met 3 man. Het volgend jaar is deze hydrografische opname voortgezet. Onafhankelijk hiervan zond vice-admiraal Verhuell in Juli 1812 aan den Minister een kaart van het Schulpengat, opgenomen door luitenant Rijk en loods Duinker, welke officier daarna is belast met het maken van een kaart van de reede van Texel, aangezien bij het manoeuvreeren bleek, dat de loodingen op de oude kaart niet goed waren. Deze kaart is in Maart 1813 aan den minister aangeboden, en bleek daaruit, dat de haven van Nieuwediep alweer dieper was geworden.

Dat ook de kaarten van de Wadden wel iets te wenschen overlieten, blijkt uit een opdracht, in Augustus 1811 door den minister gegeven aan den fregatkapitein Rael, die bezig was met een hydrografische opname in Zeeland, maar nu order kreeg, om zonder uitstel de Wadden te gaan oplooden van Harlingen tot de Elbe.

De invoering der fransche wetten en voorschriften heeft een groote verandering ten gevolge gehad in de organisatie van het personeel der vloot, hetgeen reeds daaruit dadelijk is af te leiden, dat het dienstverband der schepelingen, zooals zulks van oudsher in Holland bestond, namelijk een vrijwillig verband voor bepaalde tijd, in Frankrijk geheel onbekend was. Wel waren er vrijwillig dienenden, zooals bijvoorbeeld de officieren,

doch het groote contingent der bemanning werd gevormd door menschen, die in dienst waren opgeroepen, ingevolge de voorschriften der inscriptie en der conscriptie.

Hollandsche en fransche équipages zijn steeds afgescheiden gebleven, er waren schepen met hollandsche en ook schepen met fransche bemanning, en was er ook een hollandsch en een fransch schafftings-tarief; het officiers-corps echter is geheel in dat der fransche marine opgenomen en dienden er hollandsche officieren op schepen met fransche bemanning, en fransche officieren op schepen met hollandsche bemanning, maar ook dit waren meer uitzonderingen dan regel. Wel zijn officieren, en voornamelijk jonge officieren, overgeplaatst naar de fransche oorlogshavens, veelal naar Toulon, waar een sterke oorlogsvloot lag, welke in Juni 1813 bestond uit 7 driedekkers van 110 tot 120 stukken, 18 linieschepen van 74 tot 80 stukken, 14 fregatten van 36 tot 44 stukken, en 2 brikken van 14 stukken, alles onder bevel van vice-admiraal Emérian.

De driedekkers waren: de *Impérial*, *Héros*, *Wagram*, *Majestueux*, *Austerlitz*, *Montebello* en *Commerce de Paris*; in aanbouw was de *Collosse*. De linieschepen van 80 waren de *Sceptre* en *Donauwerth*; linieschepen van 74 de *Trident*, *Ajax*, *Danube*, *Scipion*, *Genois*, *Romulus*, *Agamemnon*, *Ulm*, *Breslau*, *Suffren*, *Annibal*, *Kremlin*, *Magnanime*, *Borée* en de *Ville de Marseille*; op de binnenreede lag de *Duquesne* als cadettenschip; in aanbouw waren de *Regulus* en de *Jama*. De fregatten waren de *Adrienne*, *Dryade*, *Melpomène*, *Pauline*, *Pénélope*, *Galathée*, *Pomone*, *Incorruptible*, *Victorieuse*, *Proserpine*, *Amalie*, *Medée*, *Bellona* en *Amphitrite*; in aanbouw waren de *Thémise* en de *Incomptide*; als wachtschip deed dienst het fregat *Harion*, zijnde het schip, waarmede Napoleon na den veldtocht in Egypte naar Frankrijk was teruggekeerd. De twee brikken waren de *Simplon* en de *Faune*.

Behalve de jongere officieren, die over deze schepen verdeeld werden, zijn ook enkele vlag- en hoofdofficieren naar fransche havens overgeplaatst, doch zoodanige verplaatsing was niet zelden voor hen een aanleiding, om ontslag uit den dienst te vragen.

Het eerste, wat hier te lande te doen viel ten opzichte van het personeel, was de beëdiging, welke ingevolge opdracht van den

hertog van Reggio, geschiedde te Amsterdam, Texel en Hellevoetsluis door vice-admiraal de Winter, te Medemblik en aan het Vlie door den chef van den staf van het Texel-eskader, Langeveld, te Rotterdam door vice-admiraal Kikkert, en bij het Schelde-eskader door vice-admiraal Missiessy. In enkele gevallen werd de eed schriftelijk afgelegd, en luidde dan:

„Ik zweer gehoorzaamheid aan den Keizer en getrouwheid in de mij toevertrouwde functiën.”

Daar nog voor het eind van het jaar een bezoek van den keizer aan Holland werd verwacht, stelde vice-admiraal de Winter een eerewacht samen, bestaande uit vier divisiën, genoemd de Ruyter, Forbin, Tromp en Jean Bart; ze hadden een bijzonder uniform, maar alles ging op eigen kosten van de leden, behalve de kosten voor een muziekcors van 18 man, welke voor rekening van den lande zouden komen. Het geheel ging feitelijk buiten de prefectuur van marine om, de leden van het corps hadden met de marine niets te maken, het waren voornamelijk zoons van kooplieden.

Het bezoek van den keizer had echter in 1810 niet plaats, doch toen het tegen het eind van 1811 werkelijk geschiedde, is ook de eerewacht weer ineen gezet, maar nu onder commando van kapitein-ter-zee Gobijs.

De zee-prefect Truguet wilde haar noemen: garde d'honneur du commerce maritime, om te doen uitkomen, dat het eigenlijk buiten de oorlogsmarine omging.

Het groot aantal vaartuigen, dat in dienst gesteld moest worden, waaronder veel flotille-vaartuigen, maakte het moeilijk, om voor al die vaartuigen goede commandanten te vinden, en ontstond een te kort aan officieren, doch nu vestigde vice-admiraal de Winter er de aandacht van den minister op, dat commandanten van de kleine flotille-vaartuigen wel genomen konden worden uit de kapiteins van de groote vaart, die gevaren hadden op de schepen der Oost-Indische Compagnie, of op andere schepen, en waaronder er zijn, die officier zijn geweest in de hollandsche marine, maar die in 1801 bij den vrede genoodzaakt zijn geweest, hun ontslag te nemen, omdat zij geen toestemming konden krijgen, om te gaan varen op particuliere schepen, of het bevel van een koopvaardij-schip op zich te nemen,

en die zich nu gelukkig zouden achten, om gedurende den oorlog in dienst te treden als enseigne of als luitenant-extra-ordinaire, en belast te worden met het bevel over een kanonneer-boot. Er hadden zich van hen ook aangeboden voor de eerewachtt.

Als gevolg hiervan werden in 1811 verschillende officieren auxiliaires aangesteld, zoowel luitenants, als enseignes en patrons. Ze kregen een tijdelijke aanstelling voor zoolang als de campagne duurde, dat wil zeggen, tot het schip werd buiten dienst gesteld; bij herplaatsing was een nieuwe benoeming noodig. De lust, om officier bij de zee-macht te worden, was niet groot; nog in Juni 1812 schrijft vice-admiraal Verhuell dat aan wal geen geschikte personen te vinden waren om als zeeofficier te dienen, wie eenig fortuin had, weigerde het, en onder-officieren konden er niet voor in aanmerking komen, omdat deze zelf meestal uit de bemanning van het schip kwamen, en daardoor slecht hun gezag handhaafden.

Toch oordeelt de minister in November 1812, dat er van een gebrek aan officieren niet meer gesproken kon worden, zoodat er voortaan geen auxiliaire officieren meer benoemd zullen worden.

Al dadelijk in 1810 kreeg de zee-prefect den last, om den état-major der schepen op gelijke wijze in te richten, als op de fransche schepen; ook het aantal officieren moest met de fransche voorschriften in overeenstemming worden gebracht. Men onderscheidde in Frankrijk den état-major en den kleinen état-major, de eerste werd gevormd door de eigenlijke officieren, de laatste, door wat wij zouden noemen, de hoogere onderofficieren. Men kon officier worden door het examen af te leggen voor aspirant 2de of 1ste klasse, dan wel door de opleiding te volgen aan een der daarvoor bestemde scholen; voor onderofficiers-opleiding bestonden de scholen 2de klasse, zooals in Maart 1811 ook werden opgericht in Toulon, Brest en Antwerpen; de school was gevestigd op een schip, duur der opleiding was 3 jaar, en daarna twee jaar op het oorlogschip; uit de aldus opgeleide onderofficieren kwamen de officieren voor de koopvaardij en in enkele gevallen ook aspirants voor de marine. De aspirants 2de klasse werden genomen uit jongelieden van 12 tot ten hoogste 18 jaar, die zes maanden gevaren hadden en voldeden aan een examen

in rekenkunst; als aspirant 1ste klasse werden aangenomen jongelieden van 15 tot 20 jaar, die 24 maanden gevaren hadden, waarvan zes maanden op schepen van den staat en die voldeden aan een examen in: meetkunde, stuurmanskunst, beginselen van taktiek en manoeuvres.

In October 1810 telde de hollandsche vloot aan jongere officieren 186 in den rang van opper-luitenant en luitenant, 43 vaandrags en 63 élèves; de eigenlijke officiers-opleiding was in Enkhuyzen, waarheen ze in 1809 was overgebracht van Feyenoord, er was echter ook een kweekschool te Amsterdam, vanwaar jongelieden bij de marine kwamen. Deze kweekschool was een particuliere instelling, opgericht uit een fonds, dat bijeen was gebracht na den slag bij Doggersbank; de school leidde op, zoowel voor marine, als voor koopvaardij, en naar gelang hunner bekwaamheden, verlieten de jongelui deze opleiding als adelborst, stuurmansleerling, zeilmaker, artillerist, of wel matroos. Uit dat Doggersbank-fonds werden ook gratificatiën nitgekeerd aan weduwen van zeelieden, maar daar er jaarlijks, zoowel voor de gratificatiën, als voor de school, een belangrijk bedrag uit de schatkist moest worden bijgepast, bepaalde de keizer bij een decreet van Juni 1811, dat zoowel de school te Enkhuyzen, als die te Amsterdam, werden opgeheven; de jaarlijksche gratificatiën der weduwen werden omgezet in pensioenen, en zouden voortaan worden betaald uit de Invaliden-kas. Het kapitaal der school, het gebouw en het meubilair, werden overgedragen aan den Minister van Marine, met het doel, om er een opleidings-school voor de marine te stichten volgens fransch model; zoover is het echter nooit gekomen.

In December 1811 verlieten de laatste leerlingen de school van Enkhuyzen, enkele werden bevorderd tot aspirant, andere gingen naar de school te Brest. Het gebouw der school werd, in afwachting van nader beslissing, in gebruik genomen bij het hospitaal. In Amsterdam waren toen nog zestig leerlingen; indien de familie dezer jongelieden vroeg om hun ontslag, werd het onmiddellijk gegeven. In Februari 1812 werden eenige bevorderd tot aspirant 2de klasse en verdeeld over het eskader van Texel, 48 gingen in April naar de instructie-korvet, maar kwamen in November weer in de school terug; 15 Mei 1813 zijn de

laatste leerlingen van Amsterdam vertrokken, gedeeltelijk naar Texel, andere naar Antwerpen; van de 45 laatste leerlingen werden namelijk een als aspirant 1ste klasse en 13 als aspirant 2de klasse geplaatst bij het Schelde-eskader en 31 als apprentif-marin bij het Texel-eskader. Ook de chirurgijn der school werd op een schip geplaatst, en de zes laatste geëmployeerden kregen pensioen of ontslag met een gratificatie.

De geldswaardige papieren der kweekschool te Amsterdam werden in depot gegeven bij den thesaurier Tengbergen, omdat er bij waren die rente gaven en waarop dus toezicht moest worden gehouden om die rente in ontvangst te nemen. De zeeprefect stelde aan den minister voor om het gebouw der kweekschool te bestemmen tot magazijn, of om er de nieuw op te richten marine-school in te vestigen, in welk geval het gebouw 300 leerlingen zou kunnen bevatten.

Inmiddels was ook begonnen met afnemen van het examen voor aspirant 1ste of 2de klasse, aan jongelieden, die zich daarvoor aanmelden, volgens de fransche voorschriften en die van de maritime inscriptie; de eerste maal, dat dit examen in Holland werd afgenomen, was in Juli 1812, en werd het toen afgelegd in de hollandsche taal.

Wegens het gebrek aan officieren, was in April 1811 vastgesteld, dat aspiranten 2de klasse, van 23-jarigen leeftijd, die niet voldaan hadden aan de theoretische eischen van het examen van aspirant 1ste klasse, toch daartoe benoemd konden worden, maar dan alleen dienst deden op de oefenings-eskaders. De onder-officiëren der hollandsche marine kwamen hoofdzakelijk voort uit de équipage der schepen zelf.

In Augustus 1810 waren er 3980 zeelieden op de vloot, doch hieronder waren ongeveer 400, waarvan de dienstdaag om was, en die nu voor een nieuwe verbintenis, vielen onder de fransche voorschriften; de inscriptie en conscriptie, waaruit de équipages der fransche schepen werden verkregen, waren nog niet zoodanig geregeld, dat voor het arrondissement Holland daarop gerekend kon worden, zoodat getracht werd, op andere wijze in de aanvulling der bemanning te voorzien, en werd daarom toegestaan, de zeelieden, wier dienstdaag was verstreken, opnieuw een vrijwillige verbintenis te doen aangaan, onder genot van een

handgeld, maar voor onbepaalden tijd, ze moesten dienen, zoolang ze noodig waren; voor onderofficieren werd eveneens een dergelijke regeling getroffen, die kregen hooger handgeld, en verbonden zich voor den tijd, dat de campagne zou duren, dat wil zeggen, zoolang het schip, waarvoor ze waren aangenomen, in dienst was. Ongeoefende jongelieden mochten slechts bij uitzondering in dienst worden genomen, als ze van een goed, sterk gestel waren, en zonder handgeld. Dit alles is vervallen in Augustus 1811, toen de inscriptie geregeld was, de vrijwillige dienstneming onder genot van handgeld werd toen geheel afgeschaft, de betrekking van commies van aanneming in verband daarmede, ook opgeheven.

Dat er gebrek was aan volk, en vooral aan bevaren volk, en niet alleen in Holland, doch ook in Antwerpen, blijkt daaruit, dat er in December 1810 geen volk genoeg was in Antwerpen, om 8 kanonneer-booten te bemannen, die vandaar naar de Zuiderzee moesten. Op een klacht van vice-admiraal Missiessy, dat hij de *péniches*, die naar Zierikzee moeten, niet kan bemannen, zet de minister in Augustus 1811 met potlood de aantekening: „l'empereur veut cet armement, je n'ai point d'équipage, c'est à lui en procurer”. En een maand daarna schrijft kapitein-ter-zee Twent, commandant van de *Illustre*, dat hij met een équipage, die zoo weinig zeeman is, de Schelde niet af kan varen, ze zijn nooit aan boord van een schip geweest, en de équipage verstaat de taal niet van de officieren en de onderofficieren, terwijl de commandant van de *Pacificateur* rapporteert, dat er aan boord van dit schip geen enkele bevaren matroos is, geen enkele heeft ooit op een getuigd schip gevaren.

Niettegenstaande de vele moeilijkheden, en dat men voorloopig nog niet op volk van inscriptie en conscriptie kon rekenen, moest toch dadelijk in de behoefte aan scheepsvolk zoo goed mogelijk worden voorzien; voor de hollandsche schepen moesten daarvoor menschen genomen, die de hollandsche taal spraken, dus van de eigen nationaliteit, en daarom werd het corps koninklijke pupillen, benevens het legioen der *vélites*, ter beschikking gesteld van den Minister van Marine. De aantekeningen en bijzonderheden omtrent deze corpsen zijn opgenomen in bijlage F, het waren jonge lieden en de zee-prefect wist niet,

wat hij met zooveel jong en onbevaren volk moest doen; hij stelde voor, om van de vélites een regiment mariniers te maken, maar ook daarvan is niets gekomen. Van de kweekelingen zijn een paar honderd der sterksten en lichamelijk meest ontwikkelenden, over de schepen der vloot verdeeld, maar ten slotte zijn in April 1811 de kweekelingen, die niet door de marine gebruikt konden worden, overgegaan naar het Departement van Binnenlandsche Zaken, terwijl de vélites eerst zijn gemarcheerd naar Antwerpen, en vandaar naar Versailles, ter beschikking van den Minister van Oorlog; het legioen was toen nog 50 officieren en 1253 onderofficieren en manschappen sterk; om tijdens het transport steeds de fransche voorschriften goed toe te passen, kwamen twee fransche officieren van de marine-artillerie naar Amsterdam; een kwartiermeester en een officier moesten, volgens de fransche bepalingen, steeds tweemaal 24 uren voor de troep uit reizen, om voor logies en voeding te zorgen.

In Mei 1811 werd bepaald, dat niet alleen de état-major, maar ook de bemanning der schepen geheel moest zijn ingericht als die van de fransche, er kwamen nog zeelieden van graden en beroep voor, die in de fransche marine niet bestonden; dit verdween, toen een einde was gemaakt aan de vrijwillige dienstneming, en de geheele bemanning werd saamgesteld door menschen van de inscriptie en de conscriptie, aangevuld met de bijzonder-opgeleide marine-artilleristen en met een garnizoen infanterie. De conscriptie was een verplichting, voortspruitende uit de fransche nationaliteit; de loting besliste, wie der opgeroepen in werkelijken dienst moest komen, het geheel ressorteerde onder het Departement van Oorlog, en werd een bepaald deel der lotelingen aangewezen voor dienst bij de marine.

De inscriptie was een verplichting, die een gevolg was van het uitoefenen van het beroep van zeevarende of van bepaalde ambachten, welke verband hielden met de scheepvaart; ze legde een nauw verband tusschen het personeel van de oorlogsvloot, de handelsvloot, de visscherij en dat van de werven en stond geheel onder het beheer van Marine.

De voornaamste bepalingen der maritime inscriptie zijn opgenomen in bijlage G; de ingeschrevenen waren vrij van andere diensten, behalve, in geval ze non-actief waren, van de nationale

garde in hun arrondissement; de werklieden van de werf waren ook daarvan vrijgesteld. In Januari 1812 waren er op de werf te Rotterdam 42 timmerlieden van de inscriptie.

Aanvankelijk waren de ingeschrevenen bij de inscriptie ook vrij van de conscriptie, doch daarin is in Mei 1812 verandering gebracht; in geval ze niet voor de inscriptie in werkelijken dienst waren op het oogenblik, dat hun jaarklasse werd opgeroepen voor de loting, moesten ze daaraan deelnemen, en als ze niet vrijloten, dan ook werkelijk meemarcheeren. Van de manschappen der conscriptie werd een deel aangewezen voor inlijving bij de bataillons marine-artilleristen, die een bijzondere opleiding ontvingen, en dan aan boord kwamen voor de bediening van het geschut, waaraan trouwens ook de andere schepelingen deelnamen; een bataillon marine-artilleristen was in garnizoen in Vlissingen. Het was veroorloofd voor de conscriptie een remplaçant te stellen, doch niet, voordat de loteling zelf zes maanden aan boord had gediend.

Met de organisatie en invoering der inscriptie werd Pouyet belast; de zee-prefect stond aan het hoofd. Het arrondissement Holland werd voor deze maritime inscriptie in 7 departementen verdeeld, waaraan Lippe als achtste was toegevoegd. De hoofdkwartieren waren: Amsterdam, Rotterdam, Zwolle, Groningen, Emden, Harlingen, Arnhem en Rees; onderkwartieren waren: Delfzijl, Norden, Leeuwarden, Enkhuyzen, Dordrecht en den Briel, terwijl er nog twee stations waren, zijnde Middelharnis, als onderdeel van den Briel, en Leer, als onderdeel van Emden. Aan commissarissen, syndics en verdere beambten der inscriptie in Holland, werd aan salarissen per jaar betaald 115760 francs.

Tot het arrondissement Antwerpen behoorden de kwartieren, waarvan de hoofdplaatsen waren: Goes, Vlissingen, Zierikzee, Bergen-op-Zoom, Nijmegen en Geertruidenberg.

De deelname aan de inscriptie begon vroeger dan de conscriptie, want de eerste nam een aanvang op 17 of 18-jarigen leeftijd, terwijl de conscrit gewoonlijk niet werd opgeroepen voor zijn 20ste jaar.

De eerste indeeling van conscrits en inscrits op de schepen der oorlogsvloot geschiedde in Maart 1811, en betrof 1200 lotelingen en 1750 zeelieden, ingeschreven bij de inscriptie; ze moesten op-

komen te Amsterdam en te Rotterdam, werden daar gekleed, en vervolgens gezonden naar de schepen, waarop ze waren ingedeeld. De inlijving der zeelieden van de inscriptie geschiedde voor ten hoogste 4 jaren, tenzij oorlogstoestand hun langer verblijf noodig maakte.

Naar aanleiding van de invoering der maritime inscriptie werd in 1811 nog eens vastgesteld, dat de hollandsche zeelieden geheel gelijkgesteld zijn met de fransche, ook wat betreft de pensioenen van hun weduwen en weezen; de betalingen van vóór 1 Januari 1811 geschieden echter niet uit de Invalidenkas, maar moesten verrekend worden bij de liquidatie van de hollandsche schuld.

Die liquidatie nam erg veel tijd in beslag, hetgeen voor menig-een weer moeilijkheden opleverde, zooals voor de officieren, wier verrekening geschiedde door tusschenkomst van solliciteurs, welke daarbij geen haast bleken te hebben, zoodat staatsraad en intendant-generaal van financiën Gogel in Januari 1812, een order uitvaardigt, dat de solliciteurs vóór 1 April 1812 met de officieren moeten hebben afgerekend wegens de liquidatie van het voormalige ministerie, en dat anders hun borgtocht zal worden aangesproken. En 16 Augustus 1813 schrijft de minister van marine, dat de liquidatie eindelijk be-eindigd moet worden; op den ouden pensioenstaat van de vroegere hollandsche marine komen 86 personen voor, die zich nog niet hadden aangemeld voor een nieuwe pensioen-acte; wie zich vóór 16 Nov. 1813 nog niet had aangemeld, zal daarop geen recht meer hebben.

De équipages der fransche oorlogschepen waren verzameld in bataillons de haut bord en in bataillons de flotille, en zoo waren in Juli 1810 bij het Schelde-eskader de navolgende bataillons bestemd voor de daarbij genoemde schepen, als: no. 33 de Charlemagne, no. 34 de Commerce de Lijon, no. 35 de Anversois, no. 36 de Dalmate, no. 37 de Dugueschin, no. 38 de César, no. 39 de Ville de Berlin en no. 40 de Albanois; voor de Friedland en de Tilsitt moesten nog twee bataillons worden gevormd, welke geheel zouden zijn saamgesteld uit Vlamingen.

Maar juist in die dagen is de order gegeven, om de bataillons de haut bord en de bataillons de flotille om te werken tot équi-

pages de haut bord en équipages de flotille, zoodat Holland alleen met deze laatste organisaties te doen heeft gehad. Een équipage de haut bord was bestemd voor bemanning van één linieschip of van twee fregatten; een équipage de flotille was bestemd voor het bemannen van oefeningsschepen, en tevens aangewezen voor de kustverdediging.

Volgens het decreet van 11 September 1810 bestond een équipage de haut bord uit 498 man, verdeeld in een état-major van 14 man en 4 compagniën, elk van 120 man, met een timmerman, gevoerd à la suite.

Als de équipage moest worden geformeerd, werd eerst haar raad van administratie saamgesteld, in wiens handen dan verder het administratief beheer in hoofdzaak berustte; ging de équipage naar boord, dan bleef een klein deel in depot aan den wal achter; de depots van de verschillende équipages werden dan weer tot een geheel vereenigd, onder bevel van een hoofdofficier; zoo waren de depots van de équipages der schepen van het Texel-eskader vereenigd in Amsterdam. Werd het schip aan het opperbevel van een vlootvoogd onttrokken, en opgelegd op een werf, dan stond de équipage de haut bord rechtstreeks onder den zeeprefect, en was belast met alle werkzaamheden, noodig voor het onderhoud van het schip.

Volgens hetzelfde decreet van 11 September 1810 bestond een équipage de flotille uit 1227 man, verdeeld in een état-major van 12 man en 9 compagnieën, elk van 135 man; het bevel werd opgedragen aan een kapitein-ter-zee, er moesten in het fransche keizerrijk 24 zulke équipages de flotille worden gevormd, waarvan 8 bestemd zouden zijn voor het Departement van de Zuiderzee en twee voor dat van de Schelde; ze moesten worden gevormd uit manschappen van de inscriptie en van de conscriptie, en elke équipage de flotille moest jaarlijks 360 man afleveren als bekwame matrozen 1ste of 2de klasse, om ingedeeld te worden bij de équipages de haut bord.

Tot een volledige uitvoering van dit decreet is het nooit gekomen; we zien in Holland de eerste, derde en zesde équipage de flotille op de Zuiderzee onder bevel van schout-bij-nacht Willaumez, maar ze zijn verre van voltallig, evenmin als de dertiende, die op de Schelde was, en de vierde en vijfde, welke behoorden

tot de flotille van de Anseatische reeden met hoofdstation te Hamburg.

Van de hollandsche schepen, die door fransche équipages werden bemand, werden de volgende équipages de haut bord aangewezen voor de daarbij genoemde schepen: no. 56 de fregatten Ems en Jade, no. 59 de Amsterdam, no. 62 de Ruyter en no. 63 de fregatten Meuse en IJssel; daarentegen werden de hollandsche équipages de haut bord no. 72 en 78 aangewezen voor de Pacificateur en de Illustre van het Schelde-eskader.

Verder hebben de hollandsche équipages de haut bord de volgende bestemming: no. 55 fregat van der Werff en flotille-vaartuigen van de Maas, no. 58 de Tromp, no. 64 Doggersbank, no. 65 de Evertsen, no. 69 fregatten Aurore en Maria Reygersbergen, no. 70 de Prince, no. 71 Zoutman, no. 73 Chattam, no. 74 Hollandais, no. 75 Braband, no. 76 de Rotterdam, no. 77 Jean de Witt, no. 79 de fregatten Wezer en Trave.

Overigens zijn schepelingen van de fransche équipages de haut bord no. 36, 37 en 44 ook verdeeld geweest over flotille-vaartuigen in de hollandsche zeegaten en waren als zoodanig in betaling in Rotterdam, de équipages no. 27 en 44 over de flotille van de Schelde en als zoodanig in betaling in Antwerpen.

Een zoo groot aantal équipages de haut bord en équipages de flotille als hierboven genoemd, is echter nimmer tegelijk en voltallig in dienst geweest, integendeel was er immer te kort aan scheepsvolk, en werden bijvoorbeeld in begin 1812 een paar équipages de flotille, die op zichzelf ook lang niet voltallig waren, geheel opgelost, om eenige équipages de haut bord te vormen. In Mei 1811 laat fregat-kapitein le Francq eenige flotille-vaartuigen in de haven van Delfzijl achter, en verdeelt de bemanning over de andere booten, die niettegenstaande dien maatregel dan elk nog niet meer dan 15 man hebben, terwijl van het detachement soldaten, dat 60 man sterk moet zijn, er eveneens 23 ontbreken. In October 1811 ontbreken op het Schelde-eskader op de Illustre 341 man, Hollandais 139, Chattam 227, op de fregatten ontbreken, op de Minerva 159, Eurydice 134, Kenau Hasselaar 90, en op de Vriesland 94 man; toen zijn de Chattam, Hollandais, Kenau Hasselaar, Vriesland, benevens drie fransche schepen tijdelijk in Antwerpen opgelegd, en de équipages

over andere schepen verdeeld, die ook alle een belangrijk te kort aan bemanning hadden. Op de schepen met fransche équipage van het Schelde-eskader bevonden zich vele Denen, zoo waren op de Pultusk 529 Denen, op de Dantziek 488, op de Albanais 451 en op de Dalmate 442 deensche zeelieden. In October 1812 ontbraken er 1300 zeelieden aan de bemanning van het Texel-eskader.

Behalve de zeelieden van de équipages de haut bord, kwamen er aan boord ook marine-artilleristen en garnizoenen van linietroepen, doch deze zijn reeds in November 1811 van de flotille-vaartuigen weer afgenomen, de infanteristen moesten ter beschikking gesteld worden van den militairen commandant en de marine-artilleristen gingen naar hun corps terug, daarentegen moest het aantal jonge schepelingen met een gelijk getal vermeerderd worden. Een jaar later, toen er groote behoefte aan troepen was bij het leger, gingen ook van de groote schepen de garnizoenen weer af.

Behalve deze manschappen, kwamen er op elk schip ook personen, niet behoorende tot de équipage de haut bord, maar die door de prefectuur voor den dienst op zoodanig schip werden aangewezen en waartoe ook behoorden de chirurgijns, de comptable agent, de commies voor de levensmiddelen, en evenzoo het bedienende personeel voor den état-major; daar deze laatste in het zee-arrondissement van Holland moeilijk voor den dienst aan boord te krijgen waren, is bepaald, dat dan daarin kon worden voorzien door het aanwijzen van jongens voor deze diensten.

Behalve de équipage de haut bord, de personen aan te wijzen door de prefectuur, de marine-artilleristen en de linie-infanteristen, kwam op elk drie-deks schip nog een compagnie zeelieden van de garde.

Volgens de vastgestelde bemanningslijsten bestond de équipage van een linesschip van 80 stukken uit 819 koppen, waarvan 426 der équipage de haut bord, 134 aan te wijzen door de prefectuur, 126 marine-artilleristen en 133 man garnizoen. De équipage van een schip van 74 stukken telde 671 koppen, als: 426 équipage de haut bord, 42 aan te wijzen door de prefectuur, 106 marine-artilleristen en 97 man garnizoen; een schip van 64 stukken telde 544 koppen, als: 336 équipage de haut bord, 42 aan te

wijzen door de prefectuur, 86 marine-artilleristen en 80 man garnizoen; een fregat werd bemand met 323 man, als: 210 équipage de haut bord, 28 aan te wijzen door de prefectuur, 39 marine-artilleristen en 46 man garnizoen.

Nadat de marine-artilleristen en de infanteristen van boord genomen waren, zijn de bemanningslijsten herzien, de totale sterkte der bemanning bleef onveranderd, maar het aantal matrozen van de verschillende klassen werd belangrijk vermeerderd. Hoewel driedekkers bij de hollandsche schepen niet voorkwamen, zij hier vermeld, dat een linesschip van 110 stukken was bemand met totaal 1008 koppen, en een linesschip van 120 stukken met 1068.

Het vermeerderen van het aantal matrozen op de bemanningslijsten had het noodzakelijke gevolg, dat ook de organisatie der équipages de haut bord moest worden herzien, zooals dan ook is geschied, en kwamen er équipages van 908 man, verdeeld in een état-major en 6 compagnieën, welke bestemd waren voor het bemannen der driedekkers, en équipages de haut bord van 699 man, verdeeld in een état-major en 5 compagnieën, en bestemd voor het bemannen der schepen met 2 batterijen, of van twee fregatten. De raad van administratie bestond uit: den kapitein-ter-zee commandant, twee luitenants, een enseigne en een onderofficier.

De marine-artilleristen, waarvan reeds eenige malen sprake is geweest, waren opgericht in 1803; er waren 12 bataillons, vormende 72 compagnieën, met een gezamenlijke sterkte van 10800 man in vreedstijd, en 14400 man in oorlogstijd. In 1808 is er een compagnie artillerie-werklieden bijgekomen, die verdeeld was over de havens van Boulogne en van Antwerpen. In 1813 zijn deze alle ter beschikking gesteld van den minister van oorlog, hoewel ze bleven behooren tot de marine; ze hebben alle de veldtochten van 1813 en 1814 medegemaakt, slechts 500 onderofficiëren en soldaten zijn voor de marine teruggehouden.

In de voeding der équipage werd van rijkswege voorzien; er was verschil in hetgeen verstrekt werd aan hollandsche en aan fransche équipages, de leverantie werd aanbesteed. Toen er in begin 1811 geen hollandsche vivres in voorraad waren te Antwerpen voor de hollandsche équipages op het Schelde-eskader,

is men er daar toch niet toe overgegaan, om fransche vivres in te voeren, uit vrees, dat een dergelijke maatregel aanleiding zou zijn tot desertie, en die was toch al vrij belangrijk. En voor de fransche équipages in Holland werd niet tot de hollandsche vivres overgegaan, omdat men daarvan slechten invloed vreesde op den gezondheidstoestand, en die liet al veel te wenschen over; daarom werden zoowel te Hellevoetsluis als te Harlingen magazijnen ingericht voor opslag van fransche vivres, waarvan verschillende uit Frankrijk werden uitgezonden, omdat zulks voordeliger uitkwam dan bij aankoop hier te lande; de hollandsche rantsoenen kosten 0,88 francs per man en per dag en bij zeekost 0,97. De leverancier moest zorgen, dat er altijd voldoende voorraad was, en moest zijn voornaamste magazijnen in Amsterdam hebben. In Maart 1813 is een nieuw contract gesloten voor levering van levensmiddelen, zoowel hollandsche als fransche rantsoenen, en werd de leverancier verplicht, om magazijnen te hebben in Amsterdam, Rotterdam, Nieuwediep, Hellevoetsluis, Harlingen en Delfzijl, waar steeds voorraad voldoende moest zijn, voor één maand zoowel van de hollandsche als van de fransche rantsoenen, terwijl voor een tweede maand de voorraad moest zijn opgelegd in Amsterdam en in Rotterdam. Tot volledige uitvoering van het contract, wat betreft het opleggen der voorraden, is het echter niet gekomen.

Voor het aanschaffen der benoodigde kleedingstukken voor de équipage zorgde de raad van administratie, die bij elke équipage de haut bord en équipage de flotille was gevormd, doch van af 1 April 1812 werden de leveringen der voornaamste grondstoffen op order van den minister aanbesteed, die dan aan den leverancier, met wien gecontracteerd werd, tevens opgaf, waar en in welke hoeveelheid aan elk schip afzonderlijk moest worden afgeleverd. De raad van administratie had toen nog alleen maar te zorgen voor de aanmaak der kleedingstukken uit de toegezonden grondstoffen, alsook voor de aanschaffing van onderdeelen, die niet door den minister in het groot werden aanbesteed. In datzelfde jaar werden voor de schepelingen de hoed, en voor de marine-artilleristen de schako ingevoerd, waarvan een depot werd gevestigd te Parijs, en vanwaar de raden van administratie het benoodigde aantal konden opvragen. Er

waren ook magazijnen voor kleedingstukken te Amsterdam en te Rotterdam, waar de conscripts werden gekleed bij indienst-treden en vanwaar de raden van administratie eveneens het be-noodigde konden aanvragen.

Ook de betaling der schepelingen had geregeld plaats, maar daar er een afzonderlijk hollandsch en fransch budget was, en periodiek door den minister werd kennisgegeven, over welk bedrag, zoowel voor het ééne als voor het andere mocht worden beschikt, kwam het wel eens voor, dat tijdelijk bij een van de twee geen voldoende geld beschikbaar was, en er dus gewacht moest worden tot er een nieuw crediet was verleend, maar in dat geval mochten ook de andere équipages, althans van schepen in de nabijheid, niet worden uitbetaald, omdat het aanleiding had gegeven tot ontevredenheid, als de eene équipage wel, en de andere niet werd uitbetaald. Van alle betalingen werden drie centimes per franc ingehouden, ten bate van de Invalidenkas. Schepelingen mochten delegaties op hun soldij afgeven voor hun familie, tot een bedrag van $\frac{1}{3}$ van het totaal.

Het bedrag van de soldij was bij een keizerlijk decreet van 30 Maart 1812 op nieuw vastgesteld, zoowel voor de officieren, als voor de schepelingen van de équipages de haut bord en van de équipages de flotille, alles ingaande met 1 Juli 1812; er werd daarbij onderscheid gemaakt tusschen verblijf aan wal en verblijf in zee.

Voor den comptablen agent aan boord, die met al deze ver-zorgingen der équipages veel bemoeienis had, werd een uniform voorgeschreven, overeenkomende met het officiers-uniform, doch met zilveren uitmonstering; het diende alleen, om hem in zijn kwaliteit te kunnen herkennen en gaf geen recht op eenigen militairen rang.

De rechtspraak werd geheel gewijzigd en moest geschieden volgens de fransche wetten, en voorschriften, hoofdzakelijk ver-vat in de decreten van 16, 19 en 21 Augustus 1790 en 22 Juli 1806, waarvan de voornaamste bepalingen zijn opgenomen in bijlage H. De hooge militaire vierschaar, waarin zitting hadden de vice-admiraal van Raden, schout-bij-nacht van Woensel en Haringman, benevens kapitein-ter-zee Bijl, werd opgeheven, en in elke oorlogshaven een tribunal ingesteld. Voor de be-

straffing van deserteurs bestonden afzonderlijke bepalingen; aan deserteurs van vóór 9 Juli 1810, die zich binnen twee maanden weer aanmelden, werd, ingevolge decreet van 9 Augustus 1810, amnestie verleend, maar het feit kwam toch dikwerf voor, niet alleen, dat menschen deserteerden, die reeds in dienst waren, maar vele trachten zich aan de inlijving bij de krijgsmacht te onttrekken; zoo deserteerden in den nacht van 3 op 4 October 1811 van het station Brouwershaven 8 man in een sloep, en in den nacht van 1 op 2 October 1811 negen man van het fregat Vriesland, waaronder er waren, die vijf jaar dienst hadden, terwijl verschillende hollandsche handelsvaartuigen, welke zich op het tijdstip der inlijving in het buitenland bevonden, niet terug kwamen en onder vreemde vlag bleven varen tusschen buitenlandse havens, de kapiteins lieten zich in het buitenland naturaliseeren. Als zeker kan echter aangenomen worden, dat de desertie bij de zeemacht toch niet zoo veelvuldig was, als bij het leger, want uit brieven van particulieren blijkt, dat menigeen dankbaar was voor zijn inlijving in actieven dienst bij de maritime inscriptie, daar hij anders als conscrit had moeten meemarcheeren met het groote leger.

Zeër ongunstig zijn de rapporten over den gezondheids-toestand der schepelingen en ook de fransche troepen aan den wal hebben zeer van het klimaat te lijden, zoo zelfs, dat in Juli 1812 wordt voorgesteld, om de fransche conscrits maar uit Holland terug te roepen.

De zeeprefect Truguet schreef de groote sterfte onder de equipages toe aan de gesteldheid zoo physiek als moreel van de jonge fransche conscrits, die niet tegen het klimaat bestand waren; hij stelt voor ze terug te roepen naar Frankrijk en op het eskader te vervangen door hollandsche zeelieden.

Reeds in de eerste maanden van 1811 schrijven zoowel vice-admiraal Missiessy van de Schelde, schout-bij-nacht Ruysch van de Maas, en vice-admiraal de Winter van het Texel-eskader er over; de troepen aan wal kunnen dat niet volhouden, voorgesteld wordt, om ze althans in het koorts-seizoen te doen logeeren aan boord van schepen, voor zoover ze niet ondergebracht kunnen worden in gunstig gelegen kampementen, zooals dat van West-Kapel op Walcheren, of, zooals er een zou zijn in te

richten bij den Helder op het hooge terrein bij Kijkduin, of in de duinen bij Schoutenkaap te Huisduinen, de koortsen heer- schen daar meest van half Augustus, totdat in den winter de vorst invalt en het droog weder wordt. Eind Augustus 1811 lag van het garnizoen te Vlissingen de helft ziek met koorts; in April 1812 lagen van alle schepen van het Schelde-eskader min- stens 50 man per schip ziek in het hospitaal. Voor Hellevoet- sluis vroeg de minister van oorlog, om de beschikking te mogen hebben over het kuipershuis, ten einde het te kunnen inrichten als een hospitaal met 100 bedden; maar vice-admiraal Kikkert achtte dit niet geschikt, en stelde voor om aan de 17e divisie af te staan het lokaal op Goeree, dat sedert 1780 bestemd is voor hospitaal van de marine, maar dat op dat oogenlik niet inge- bruik was; de minister van marine gaf order, om het lineschip Utrecht, dat als onherstelbaar te Hellevoetsluis lag, niet te ver- koopen of te sloopen, doch met de minste kosten te onderhouden, ten einde naar de Schelde te kunnen worden gebracht als kazerne-schip.

In Nieuwediep lagen van de spaansche krijgsgevangenen 300 ziek; vele fransche conscrits op het eskader van Texel waren ziek; het hospitaal te Enkhuyzen lag vol en was de marine- school aldaar reeds gedeeltelijk ingericht voor hospitaal, er waren 600 patienten, wekelijks stierven er 6 of 7. Van de spaan- sche krijgsgevangenen te Helder waren vier bataillons gekazer- neerd in kerken, twee bataillons in kazernes te Huisduinen, en één bataillon kampeerde aan den voet van den dijk, terwijl er ook nog 1300 werklieden ondergebracht moesten worden, die in dienst waren van de genie. Toen zijn in April 1812 op last van den minister in Amsterdam 5 fluitschepen gehuurd, om te dienen voor kazerneschepen in Nieuwediep, zijnde de Adeline, het Ver- trouwen, Vreede en Vrijheid, Ceres, en de Kievit, en een fluit- ship, de Johanna Maria, werd aangekocht en ingericht tot hospitaalschip voor het Texel-eskader. De gemeenschap tussehen dat eskader en het hospitaal te Enkhuyzen, werd voor zieken- transport onderhouden met een poon, doch werd daarvoor nu ook nog gehuurd de Jeune-Marie. De équipages van schepen, welke te Nieuwediep in reparatie lagen, werden gekazerneerd op het aldaar liggende, afgekeurde, Indische-Compagnie-schip

Constitutie. Fluitschepen waren een type koopvaardijschepen met veel ruimte, ze hadden twee dekken, een campagne en een bak, en konden 3 à 400 man bergen. Ze zijn in Nieuwediep in gebruik gebleven, totdat ze in 1813 konden vervangen worden door ontwapende en buiten dienst gestelde fregatten, zooals de *Aurore* en de *Maria Reygersbergen*, terwijl de krijgsgevangenen, die werkten aan de werken van de genie, aan wal werden gehuisvest.

Voor het Schelde-eskader, waar, uit gebrek aan het noodige scheepsvolk, de équipages van eenige schepen moesten worden verdeeld over de anderen, om althans de beste schepen, zooals de *Illustre* en de *Auguste*, in dienst te kunnen houden, werden de hollandsche linieschepen, zoomede eenige fregatten, waaronder ook fransche, bestemd voor kazerneschip, en één er van voor hospitaalschip; in Augustus 1812 lagen de *Chattam* en 4 fregatten tot dat doeleinde in Vlissingen, de *Chattam* gaf logies aan 600 man troepen, de fregatten elk aan 300 man. Het hospitaal voor dit Schelde-eskader was gevestigd te Middelburg en ressorteerde onder Antwerpen, maar het oordeel over die inrichting was niet gunstig, althans, de kapitein-ter-zee *Malin*, commandant van een équipage de hant bord, schreef aan den minister, dat de menschen zich reeds dood achtten, als ze er heen werden gezonden.

In het zee-arrondissement Holland had men de hospitalen te Enkhuyzen en te Hellevoetsluis, een ambulant hospitaal te Harlingen, oorspronkelijk gevestigd in de conciergerie aldaar, en het hospitaal-schip *Johanna Maria* bij het Texel-eskader, waar te zamen 1400 zieken verpleegd konden worden. Als de marine-school te Enkhuyzen werd bijgetrokken bij het hospitaal zou daar plaats zijn voor 950 à 1000 zieken; het ambulante hospitaal te Harlingen was ingericht voor 80 zieken.

Er was echter gebrek aan geneesheeren, en het beheer der hospitalen was minder doelmatig, doordien de chef-geneesheer van het hospitaal tevens zorgde voor de leverantie van geneesmiddelen, en voor voeding, ligging en verpleging der patienten. De fransche chef-geneesheer *Keraudin* hield op order van den minister in Mei 1811 een inspectie over de hospitalen te Enkhuyzen en te Hellevoetsluis, en de chef-geneesheer *Koly*

van het hospitaal te Hellevoetsluis vroeg, om alleen in dienst te blijven als geneesheer, en ontheven te worden van alle bemoeienis met leveranties. Het gevolg is geweest een geheele reorganisatie van den dienst der hospitalen, waarbij de geneesheeren alleen waren belast met het medisch gedeelte van den dienst, terwijl voor het overige een econoom werd aangesteld, en de levering van voedingsmiddelen, geneesmiddelen, en alle soorten van verplegingsmiddelen bij aanbesteding werd opgedragen aan een leverancier. Voor de vaststelling van de sterkte van het medisch personeel der hospitalen, moest gerekend worden op één geneesheer voor elke 25 patienten en op een pharmacien voor elke 50. De politiedienst in de hospitalen werd beschouwd als te behooren tot het administratieve deel.

Voor behandeling van zieke schepelingen en werklieden van de werven buiten de hospitalen, tevens voor keuren van conscripts en dergelijke diensten, werden geneesheeren aangesteld op vast salaris, en deze niet meer, zooals vroeger, betaald naar gelang van het aantal behandelde patienten.

De minister was van oordeel, dat voor de hollandsche équipages ook hollandsche geneesheeren moesten worden aangewezen, die met de taal en de zeden van hun patienten bekend waren; daarom moest getracht worden, studenten van Groningen en Leiden voor den dienst bij de marine te verkrijgen, en een oproep gericht worden tot geneesheeren, die vroeger gevaren hadden, hetzij op schepen van den staat, of op die van de Indische Compagnieën. Veertien geneesheeren, die gediend hadden in de hospitalen van Parijs, werden aangewezen als geneesheer-auxiliair voor de schepen met fransche équipages; tot chef-geneesheer van het Texel-eskader werd in 1812 benoemd de fransche geneesheer Sper, en werd tevens bevolen, dat de geneesheeren om beurten gedurende 24 uur de wacht moesten doen; het schip met de dokters-wacht voerde een bepaald vlaggetje als herkenningsteeken.

Het is Juli 1813 geworden, voordat de organisatie van den geneeskundigen dienst van Holland op dezelfde wijze was vastgesteld, als in het overige deel van Frankrijk. Het hospitaal te Enkhuyzen werd het middelpunt, vanwaar de wetenschappelijke ontwikkeling van het corps hollandsche geneesheeren uitging,

en waar ook de examens voor de verschillende rangen moesten worden gedaan. Na de staatsomwenteling van 1813—14 is deze organisatie van een corps geneeskundigen weer te niet gedaan, zoodat ze slechts zeer kort heeft bestaan.

Van de maatregelen, met betrekking tot het personeel, door het fransche bestuur genomen, vermelden we nog, dat plaatsingen aan wal voor zee-officiëren in zoogenaamde sedentaire betrekkingen, evenals in het overig deel van Frankrijk het geval was, slechts tijdelijk mochten zijn, nimmer voor goed, en dat het commandement van een stationschip om de zes maanden moest verwisselen, en dan tenslotte vermelden wij de instelling van de Orde van de Réunion, waarvan de ordeteekenen in begin 1812 werden toegezonden aan hen, die van den Koning van Holland de Orde van de Unie hadden ontvangen; de versierselen der Orde van de Unie mochten nog gedragen worden tot 1 April 1812, maar moesten daarna teruggezonden aan den staatsraad Gogel.

Van 18 September tot 11 November 1811 maakte Keizer Napoleon in persoon een reis door Holland, welke reis van veel invloed is geweest op het aangenomen stelsel van verdediging der kusten en zeegaten, voornamelijk, wat betreft de stelling van den Helder.

Van 24 September tot 4 October was de keizer in Zeeland en Antwerpen, bezocht daarna onder andere Willemstad en Hellevoetsluis, was van 9 tot 15 October te Amsterdam, 16 en 17 October te Helder en op Texel, na een bezoek aan Medemblik, toen weer terug naar Amsterdam, 27 October te Rotterdam en daarna in het oostelijk deel van het land.

Tijdens het bezoek aan het Schelde-eskader vertoefde de keizer op de Charlemagne het vlaggeschip van vice-admiraal Missiessy; er lag toen een engelsche vloot van 20 schepen op 8 à 10 mijlen noordwest van Walcheren.

Het bezoek aan Texel gaf den keizer de overtuiging dat deze haven met buitenreede belangrijker waren dan hij gedacht had, omdat groote schepen er dicht onder den wal konden liggen onder bescherming der kustbatterijen en ze gemakkelijk weer konden vertrekken. Belangrijke plannen werden ontworpen om te Nieuwediep te maken een etablissement voor de uitrusting,

het bouwen en dokken van schepen; al dadelijk moesten er vier groote magazijnen gebouwd worden. De ingenieur Blanken inspecteur-generaal der maritime werken werd naar Parijs ontboden om daar de plannen nader te bespreken, ook de verdedigingswerken zouden uitgebreid worden; daar hiertoe het duin bij Kijkduin 22 voet moest worden verlaagd, moest daar nu ten bate van de scheepvaart een baak worden opgericht.

Voor het dekken der kosten werden de goederen bestemd van de Deutsche orde, welke 16 millioen francs zouden opbrengen, en werden daarvan aangewezen 6 millioen voor de verdedigingswerken van den Helder, 6 millioen voor de maritime werken aan het Nieuwediep en gedeeltelijk ook voor die van Hellevoetsluis, terwijl 4 millioen bestemd werden voor den aanleg van wegen van Antwerpen naar Munster, van Antwerpen naar Amsterdam en van Amsterdam naar Helder.

De keizer zeide nog weinig posities gezien te hebben, die van den walkant door een kleine macht zoo goed tegen een groot leger verdedigd konden worden, zoowel haven en magazijnen als de reede; een eskader ligt daar buiten bereik van den vijand. De uitgebreide plannen voor den Helder zouden echter ook verdedigingswerken voor Delfzijl noodzakelijk maken, een eskader moest ook daar ten allen tijde volkomen veilig zijn.

Om al dadelijk meer gebruik te maken van het maritime werk te Nieuwediep en de schepen niet voor elke reparatie naar Medemblik te zenden, gelastte de minister dat alle soorten reparaties welke in de haven van Lorient aan schepen werden verricht, ook in Nieuwediep zouden worden uitgevoerd. Lorient was eveneens een haven waar een sterke stroom loopt, en er was daar evenmin een besloten bassin.

In 1812 werden de reparaties aan de Prince en aan de Zoutman dan ook te Nieuwediep uitgevoerd, terwijl de équipages dier schepen tijdelijk werden gehuisvest op het oude compagnies schip Constitutie.

Wat de zeemacht zelf aangaat, gelastte de keizer dat er in verband met het spoedig gereed komen van schepen in aanbouw, in begin 1812 ter reede Texel moest zijn verzameld een vloot van 9 linieschepen en 6 fregatten, tezamen bemand met 12 équipages de haut bord, waarvan 9 hollandsche en 3 fransche.

De sterkte van deze équipages de haut bord moest worden opgevoerd tot 1000 man, verdeeld in 8 compagnien. Aan deze vloot moesten worden toegevoegd 120 flotille-vaartuigen, waarvan 72 voor oefening op de Zuiderzee, tevens beschikbaar voor de verdediging en 48 voor de verdediging der zeegaten en bij het eskader. Ze zouden alle bemand worden door de 12000 man van de vloot, maar door het zaamtrekken van zoo'n groote macht, had men eveneens alle vaartuigen bij elkaar om zoonoodig een expeditie leger te kunnen overzetten. De plannen van den keizer gingen zoover, dat er in 1814 voldoende schepen zouden zijn om een expeditionaire macht te vervoeren van 20000 man en 2000 paarden, welke macht beter geplaatst zou zijn in Texel dan aan de Schelde, omdat de schepen in Texel veilig waren voor het ijs, en een expeditie van 50 vereenigde groote schepen vandaar veelal zou kunnen vertrekken wanneer men wilde, hetgeen men van de Schelde niet kon zeggen.

Een belangrijke verschuiving van flotille-vaartuigen was van deze plannen weer het gevolg, ook van het zuiden des lands naar het noorden, maar voorloopig kon het aantal toch niet op de volle sterkte worden gebracht, omdat er geen bemanning genoeg was; toch gingen er 26 flotille-vaartuigen onder bevel van kapitein ter zee Cocault in begin 1812 van Antwerpen en de Schelde naar de Zuiderzee. Om in de vereischte bemanning te voorzien ten einde de equipages de haut bord op de sterkte van 1000 man te kunnen brengen, werden eenige equipages de flotille geheel opgelost, en werden 1814 zeelieden van de inscriptie onder de wapens geroepen, zijnde de laatste zeelieden tussehen 24 en 49 jaar oud, die op dat oogenblik volgens de lijsten der inscriptie beschikbaar waren, doch tezamen met de zeelieden die reeds op de vloot in dienst waren, konden de negen hollandsche equipages daardoor toch op geen grooter sterkte gebracht worden dan 573 man elk. Wel werden ook 12000 conscripts onder de wapens geroepen, waaronder 400 voor de marine, maar deze kregen ten slotte een andere bestemming.

De drie fransche equipages kwamen op een sterkte van 946, 884 en 600 man; 28 jonge officieren van Boulogne, Havre, Brest en Cherbourg werden over de equipages verdeeld.

Aan de equipages der jachten, welke den keizer op zijn in-

spectie reis hadden vervoerd, zoomede aan de werklieden van de werven en aan de equipages der schepen die bij deze inspectie waren tegenwoordig geweest, werden geldelijke belooningen toegekend; ter reede Texel hadden daar aan deelgenomen de linieschepen Prince, Zoutman, Amsterdam, Rotterdam, Brabant, Jean de Witt, en Doggersbank, de korvet Venus, de brikken Ferretter en Genie, benevens 4 divisies flotille vaartuigen onder van Maaren, Cantzlaar, Etienne en Le Francq.

De verdediging van de zeegaten in het zuiden des lands, zoowel de Schelde als de monden van de Maas, kwam onder het opperbevel van vice-admiraal Missiessy; alle linieschepen en fregatten uit het zuiden moesten naar de Schelde, waar in April 1812 na aankomst van de Tromp, dan ook 19 linieschepen verzameld waren, behalve de fregatten en kleinere vaartuigen, doch voor al die schepen was geen voldoende geoefende bemanning aanwezig, de geest onder de equipages was goed, maar slechts een klein gedeelte had ondervinding van de zee; de Friedland en de Illustre konden niet varen wegens ongeoeffendheid der bemanning, de Auguste kon nauwelijks exercitien houden op de reede. Er was een groot aantal flotillevaartuigen in dienst waarvan 23 toegevoegd aan het eskader, 6 waren te Veere, 2 voor Cadzant benevens 4 peniches, eenige te Zierikzee, een korvet met 10 flotillevaartuigen en 9 peniches, waren voor Willemstad, terwijl de flotille van de Maas was zaamgesteld uit een korvet, 30 flotillevaartuigen en 3 péniches. Een groot deel van de flotillevaartuigen in deze wateren waren fransche vaartuigen met fransche bemanning, en werd het bevel over de Maas flotille, onder het opperbevel van vice-admiraal Missiessy, dan ook opgedragen aan een fransch hoofdofficier, zijnde de kapitein ter zee Halgan, en toen deze in Mei 1812 werd opgeroepen naar Antwerpen om het commando op zich te nemen van een equipage te hautbord, werd hij op de Maas flotille vervangen door fregatkapitein Bassières.

Voor voorziening en aanvulling van behoeften en alle verdere administratieve zaken bleef de Maasflotille resorteeren onder de sous-prefecture van Rotterdam, de reparaties geschieden in Hellevoetsluis, maar altijd weer op een afzonderlijk fransch budget voor zoover ze de fransche vaartuigen betroffen, op

een hollandsch budget voor de hollandsche. Nu er dus geen linieschepen of fregatten meer kwamen op de werf in Hellevoetsluis, werd er ook minder gebruik gemaakt van het daar aanwezige droogdok, waar in 1811 werden gedokt de linieschepen Utrecht en Tromp, de fregatten Minerva, Koningin en Eurydice benevens de korvet Lynx; in 1812 werden gedokt de fregatten van der Werff, Jahde en Ems, maar in 1813 alleen de korvet Ajax.

De verdediging van Vlissingen was opgedragen aan 23 flotille vaartuigen en 10 péniches, die met de batterijen aan wal moesten zaamwerken; de toestand waarin verschillende dier vaartuigen verkeerden was echter van dien aard, dat vice-admiraal Missiessy ze liet vervangen door flotille vaartuigen van zijn eskader. Volgens een decreet van Februari 1812 moest ingeval een inval dreigde, het garnizoen van Vlissingen worden versterkt met infanterie, cavalerie, artillerie, en zee-lieden van de equipages de flottille tot totaal tien duizend man; de reserves van Brugge zouden embarkeeren te Breskens, terwijl de reserves van Antwerpen kwamen langs de Schelde en over Zuid-Beveland. De commandeerende generaal van Cadzand moest altijd de beschikking hebben over 2 flotillevaartuigen en 4 péniches, alsook over voldoende vaartuigen om 3000 man over te zetten naar het eiland Walcheren. In Maart 1812 werd door den keizer een commissie benoemd om een rapport uit te brengen over de verdediging van de Schelde, welke commissie bestond uit den schout-bij-nacht Gourdon van het Schelde eskader, den kapitein ter zee baron de Kersaint chef militaire van Antwerpen, den directeur der artillerie Chapelle en den directeur der genie Sabatier; de vice-admiraal Missiessy had een afzonderlijk rapport ingezonden.

Dat men steeds bedacht was op een vijandelijken aanval, blijkt ook daaruit, dat vice-admiraal Kikkert in Juli 1811 order van den minister kreeg om zich te verzekeren van handelsvaartuigen die geschikt waren om paarden en troepen over te zetten, en dat 12 vaartuigen voor het verplaatsen van troepen naar Goeree, steeds ter beschikking moesten zijn van den commandant van het station te Hellevoetsluis; men rekende dat een poon van 250 ton, 250 man kon vervoeren; voor het vervoer

van paarden waren niet veel geschikte vaartuigen in het zuiden des lands, bij een daarnaar ingesteld onderzoek in Augustus 1811 waren er slechts twee aangetroffen, namelijk de „Maas en Rottestroom” van 500 last te Rotterdam en de Azie van 480 last te Dordrecht, de overige onderzochte vaartuigen waren voor het beoogde doel niet te gebruiken.

Eveneens was men bedacht op een vijandelijken aanval, toen de minister in April 1812 aan den zeeprefect order gaf, om bij de minste poging van den vijand om te landen, dadelijk flotille vaartuigen en péniches naar de Haarlemmer-meer te zenden, ten einde meester te zijn van alle vaartuigen op dat meer, zoodat de vijand het niet zou kunnen oversteken, en om Amsterdam te bereiken er omheen zou moeten trekken; ook moesten flotillevaartuigen ter beschikking gesteld worden van generaal Molitor.

In Juni 1812 werd de hertog van Padua belast met de verdediging van een deel der fransche kust, tot welk deel ook het zeearrondissement Holland behoorde; hij maakte een inspectie over de kusten, eilanden, forten en batterijen om met de generaals te overleggen hoe alles tegen een vijandelijken aanval te beveiligen; hij kon ook beschikken over de flotilles, en had in het noorden des lands daartoe de beschikking over 2 korvetten, 72 flotille vaartuigen en 20 péniches. De bemanning van het fort La Salle aan den Helder bestond toen uit 550 man, van het 1e bataillon colonial, de 2e comp. 1e bataillon étrangers, 1 compagnie artillerie, en eenige sapeurs. Ook de hertog van Plaisance was kort te voren aan den Helder geweest om alles in oogenschouw te nemen, en denzelfden dag weer naar Amsterdam vertrokken.

In Juli 1812 schrijft de hertog van Padua aan den vice-admiraal Missiessy om de noodige vaartuigen gereed te houden, ten einde 4000 man troepen en 20 paarden te kunnen overzetten voor het geval van een vijandelijken inval; er lag een aanzienlijke engelsche vloot op de kust.

In den nacht van 19 Juli hebben 5 engelsche péniches 100 man bij Westkapel geland, welke de batterij van 6 stukken hebben vernageld, en weer zijn geembarkeerd zonder den minsten tegenstand te ontmoeten; ze waren bij hun terugtrekken eerst bemerkt, toen zij op een schildwacht schoten, die een kogel in den arm kreeg.

Den 16 Augustus 1812 zijn des nachts 4 engelsche péniches genaderd tusschen Zoutelande en Westkapel, hebben 40 man aan wal gezet, die echter zijn terug getrokken bij het naderen eener patrouille. Eveneens is een landing gedaan bij Ter Veere nabij het fort de Haak; een engelschman behoorende op het fregat Fisguard, geankerd voor de Deurloo, is gevangen genomen. Volgens diens mededeeling bestond de engelsche vloot op dat oogenblik uit 14 schepen, 2 kotters en 1 schoener, terwijl er nog 10 schepen benevens kleinere vaartuigen in de Duins gereed lagen, welke een geregelde communicatie-keten hadden met het station voor Vlissingen. Deze 24 linieschepen hadden hun equipages compleet, op de fregatten ontbraken er wel, zoo had de Fisguard niet meer dan 180 man.

De fregatten Meuse en IJssel hadden order om met de twee brikken, welke te Texel gestationeerd waren, van uit die reede verkenningstochten te doen langs de kust, maar de voornaamste berichten omtrent den vijand kreeg men van de visschers en van de enkele vaartuigen, die nog binnen kwamen. Zoo bracht een vaartuig dat eind Juni binnenkwam uit Londen, de tijding, dat op 10 mijl afstand van de kust van Walcheren, een engelsche vloot lag van 20 linieschepen, 2 fregatten en een kotter; er woeien commando-vlaggen van een vice-admiraal en van een schout-bij-nacht.

Aan vermeerdering der bemanning van de vloot viel voorloopig niet te denken, want reeds den 14 Maart 1812 had de keizer last gegeven aan minister Decrès, om 1000 zeelieden, hetzij fransche of hollanders te zenden naar Dantzig en 1000 naar Maagdeburg, welke met 200 man van de marine-garde, onder bevel van vice-admiraal Ganteaume het groote leger zouden volgen. Er kwamen eveneens twee compagnieën zee-lieden uit Venetie, welke met de twee bataillons werklieden der marine welke waren ingedeeld, het aantal marine-troepen van het leger brachten op 4000 man.

In Holland zelf had men zich dus te beperken tot het beveiligen van de kust, en te waken tegen den smokkelhandel; in Maart werd de order uitgevaardigd dat alle particuliere reeders die geschut in hun bezit hadden, dit moesten opbergen in de magazijnen der marine, dan mochten ze er over be-

schikken zoodra hun schepen werden uitgerust om als kapers naar zee te gaan, een bedrijf dat nog veelvuldig, vooral door fransche kapers, werd uitgeoefend, en waarvan ook getuigenis afleggen de vele uitspraken van het prijsgerecht uit die dagen.

Dat er werkelijk gesmokkeld werd, bleek eveneens daaruit dat in September 1812 op het eiland Ameland een hoeveelheid gesmokkelde waren werd gevonden; men had de daders niet kunnen ontdekken, maar daar in elk geval dan toch de commandant van dat eiland, en de officier die een flotille-vaartuig aldaar commandeerde, in hun plicht waren te kort geschoten, werd de eerste overgeplaatst en de laatstgenoemde, zijnde een auxiliair officier, ontslagen.

In Januari 1813 deden 40 douaniers een onderzoek op Terschelling, waar zij gesmokkelde waren vonden, en in Februari 1813 werd deze weder gevonden op Ameland in de gracht rond het voormalige kasteel, en verborgen tusschen een dubbele zoldering.

Voor al de visschers werden door de beampten der gendarmerie en van de douanen gewantrouwd; ook tusschen de hogere autoriteiten van marine en die van den dienst der douanen was de verhouding niet altijd naar wensch; reeds in November 1811 had de schout-bij-nacht Willaumez een klacht ingezonden bij den minister, dat de zeelieden aan afpersingen blootstonden, en dat bij een daardoor ontstaan conflict te Harlingen zelfs een hoofdofficier der marine was verwond. Het onderzoek van vaartuigen bestemd voor de marine gaf eveneens aanleiding tot geschillen, maar werd in April 1812 verkregen dat transporten van voorwerpen of munitie bestemd voor de marine en komende uit magazijnen van den staat, waren vrijgesteld van douane-onderzoek.

Herhaaldelijk deden de ambtenaren van den dienst der douanen, daarin gesteund door de gendarmerie, pogingen om mede-zeggingschap te verkrijgen bij het onderzoek omtrent de handelingen der visschers op zee, doch de zeeprefect Trugnet verzette zich hiertegen, omdat hij daarin niet anders zag dan een onderdrukking van het bedrijf der visschers.

In April 1812 schrijft de minister aan den zee-prefect dat hij van de gendarmerie bericht heeft ontvangen, dat er een com-

plot was onder de hollandsche visschers, om de beambten der douanen en de detachementen der kustbewaking te overvallen en te ontwapenen, en dan met hun familie over te steken naar den vijand; de minister vond het noodig om op het gedrag der visschers een nauwkeurig toezicht te houden.

In October 1812 werden de visschers, en vooral die van den Briel, er van beschuldigd, niet de minste moeite te doen om den vijand te ontwijken en zelfs die communicatie te zoeken om hun visch te verkoopen, hetgeen aan de engelsche kruisers versch voedsel verschaft, en in December 1812 krijgt de minister een inlichting, vermeldende dat de engelschen de haringvangst door de hollanders geheel beletten, en dat hetgeen deze in Holland binnen brengen, niet anders is dan haring gekocht in Engeland. De kustvisserij wordt door de engelschen toegelaten, omdat ze daar zelf voordeel bij hebben; er is voortdurend communicatie tusschen de engelschen en de visschers, welke ook de deserteurs naar hen over brengen.

Het antwoord van den zeeprefect op dergelijke beschuldigingen is niet uitgebleven, het waren toch ook voor een groot deel de visschers, aan wie men dezerzijds de berichten te danken had omtrent de bewegingen van den vijand.

De zeeprefect betoogde dat het noodig was, om een goede geest te houden op de vloot en onder de werklieden van de werf, en dat het daarvoor in de eerste plaats noodig was te zorgen voor een stipte betaling; in September 1812 was er geen geld beschikbaar geweest om de loonen op de werven te betalen over Juli en Augustus, het was toch niet verstandig om de werklieden ontevreden te maken, waarvan reeds blijken bestonden; in Januari 1813 hadden de werklieden te Amsterdam 2 en die te Enkhuizen, Medemblik en Nieuwediep 3 maanden te vorderen; Rotterdam was in December uitbetaald, maar heeft toen weer moeten wachten tot Maart 1813.

De leveranciers die contract hebben gesloten met de regering, moeten langer dan gewoonlijk op de betaling van hun vorderingen wachten; er begint iets te haperen aan de tot nu toe zoo geregelde betalingen van het fransche gouvernement, en dit gevoegd bij de alarmeerende berichten welke inkwamen omtrent de nederlagen van het groote leger, wekte wan-

trouwen en ontevredenheid, vooral bij degenen die van hun loon moesten leven, en dus bijzonder belang hadden bij een geregelde afbetaling; die ontevredenheid is niet geheel zonder invloed geweest op de belangrijke gebeurtenissen van het jaar 1813.

In den winter van 1812 op 1813 was de stationeering der vloot in de voornaamste oorlogshavens, als volgt: in Nieuwediep de linesschepen Prince, Evertsen, de Ruiter, Amsterdam, Zoutman, Brabant, Jean de Witt, Doggersbank en Rotterdam, de fregatten Meuse, IJssel, Aurore en Maria Reijgersbergen, de korvet Venus, de brikken Irene, Genie en Ferretter, benevens het hospitaalschip en een aantal flotillevaartuigen.

In Amsterdam waren in aanbouw de linesschepen Couronne, Audacieux en Polyphene, de fregatten Trave en Wezer, benevens de korvet Nayade.

De flotillevaartuigen uit de noordelijke gaten, die zich moesten terug trekken voor het ijs, kwamen naar Nieuwediep, Medemblik, Harlingen of Delfzijl. Te Antwerpen overwinterden de linesschepen Charlemagne, Pultusk, Anversois, Auguste, Pacificateur, Conquerant, Dugueschin, Dalmate, Commerce de Lyon, Dantziek, Albanais, Tilsitt, Gaulois, Trajan, Illustre, Cesar, ville de Berlin, Hollandais, Tromp, Chattam, Friedland; de fregatten van der Werff, Erigone, Terpsichore, Jahde, Minerve, Eurydice, Kenau Hasselaar.

Tot het Schelde-eskader behoorden voorts de fregatten Ems en Vriesland, waarvan de laatste bij het binnenzeilen van de haven van Vlissingen was omgeslagen, doch zes dagen later weder gelicht, en de Ems na aanbouw in Rotterdam nog te Hellevoetsluis was gebleven, en eerst in Maart 1813 op de Schelde kwam; dan de brik Hussard en de korvetten Ajax en Iris, welke laatste echter gebruikt werden voor Willemstad en in de monden van de Maas. Op de verschillende stations lagen de flotillevaartuigen, waarvan die welke toegevoegd waren aan de flotille van de Maas, aldaar zijn gebleven en hun reparaties te Hellevoetsluis werden uitgevoerd. De korvet Lynx was te Hellevoetsluis, evenals het onherstelbare linesschip Utrecht; te Rotterdam waren in aanbouw het linesschip Piet Hein en de fregat Amstel.

Alvorens de gebeurtenissen van het jaar 1813 te bespreken, zal nu eerst een enkel woord gewijd worden aan het loodswezen, een tak van dienst, die met de Marine in nauw verband stond. Een uniforme regeling voor het geheele loodswezen in Holland bestond niet, wel was alles aan toezicht onderworpen, en de dienst in regelingen en voorschriften vastgelegd. Het uitoefenen van den loodsdienst werd alleen toegestaan aan die personen, welke aan daarvoor gestelde eischen voldeden, en bewijs van bekwaamheid hadden afgelegd; overigens handelden ze dan voor eigen rekening, maar tusschen den loodsdienst van Texel en die van de Maas bestond althans dit verschil, dat de vaartuigen welke de loodsen vervoerden in Texel particulier eigendom waren, maar aan de Maas door het gouvernement waren aangewezen; beide diensten, zoowel die van Texel als die van de Maas, stonden onder toezicht van aangewezen personen of colleges, waarvoor na de inlijving bij Frankrijk de chefs militair in Amsterdam en Rotterdam in de plaats kwamen.

Daar de handelsvaart haar beteekenis had verloren, was er voor de loodsen niet veel meer te doen, en konden ze hun bekwaamheid als zoodanig niet behouden; herhaaldelijk wordt daarover geklaagd, zooals door Drinot commandant van een divisie flotille-vaartuigen, over de onbekwaamheid der loodsen voor het bevaren van de Wadden, terwijl er toch op de eilanden voldoende visschers waren, die bekend waren met de vaarwaters van af de Zuiderzee tot de Elbe. Ook vice-admiraal de Winter klaagt in het najaar van 1811 over de Texelsche loodsen, er waren die in geen 6 à 7 jaren hun beroep hadden uitgeoefend; alleen de Duinker's met de bemanning van hun schuiten werden bekwaam geacht; bij keizerlijk decreet van 22 October 1811 was aan den chef der loodsen van Texel Duinker een pensioen toegekend van 500 francs wegens vroegere diensten. Een reorganisatie van het loodswezen was noodig, waartoe dan ook werd besloten, en waarvoor het loodsreglement van de Schelde als voorbeeld moest worden genomen. In Frankrijk bestonden, volgens het decreet van 12 December 1806 twee stelsels; volgens het eene stelsel beheerden de loodsen alles zelf onder toezicht van daarvoor aangewezen officieren, ze droegen dan zelf de kosten voor onderhoud der sloepen, zeilen,

ankers enz. en werden betaald volgens een tarief dat voor elke haven was vastgesteld; het tweede stelsel was, dat reeders en kooplieden zelf den dienst van het loodswezen ondernamen, en was de dienst dan vastgelegd in een reglement, zooals het geval was te Ostende, Nieuwpoort en Duinkerken.

Voor de Wester Schelde was een bijzondere regeling getroffen sedert de handelsvaart daar stilstond, en had de marine dezen dienst tot zich getrokken; de dienst werd bestuurd door een chef, die gevestigd was te Antwerpen; er waren buiten en binnenloodsen, en bij beide diensten een chef-loods, die beide 2400 francs per jaar genoten, de sous-chefs hadden 1560 à 1800 francs per jaar. Een loods was belast met de bebakening, kreeg 1440 francs, buitenloodsen hadden 1152, binnenloodsen 1080, loodsleerlingen 600 francs per jaar. Rantsoenen werden slechts toegekend als de loodsen ge-embarkeerd waren en dienst deden in zee. Er waren voor de Wester Schelde twee loodsstations, namelijk Antwerpen en Vlissingen.

Voorgesteld werd om het loodswezen van de Ooster-Schelde zaam te trekken met dat van de Wester-Schelde, tezamen onder denzelfden chef die gevestigd was te Antwerpen.

Het loodswezen van Texel en de Zuiderzee zou verdeeld worden in een buitendienst en een binnendienst; de buitendienst omvattende het station Texel en Helder, benevens het station Vlieland en Terschelling; de binnendienst omvattende de havens Harlingen, Medemblik en Amsterdam. Voor de beide stations van den buitendienst werd dan een rinkelaar als loodsvaarttuig door den staat onderhouden. De chef van dezen dienst heeft station in Texel, hij heeft onder zich twee sous-chefs die de loodsvaartuigen commandeeren en waarvan de een zijn standplaats heeft aan het Vlie, de ander aan Texel. Er zijn 24 loodsen waarvan 8 van de eerste klasse. De chef van den loodsdienst staat onder den zee-prefect. De chef geniet dezelfde betaling als een enseigne de vaisseau commandeerende een stationschip; de sous-chefs hebben 1200 francs per jaar; de loodsen 1e kl. 69, de andere 60 francs per maand, hetgeen kan opklimmen tot 90 resp. 75 francs per maand.

Voor den binnendienst wordt eveneens door den staat een vaartuig onderhouden; de chef van dezen dienst heeft stand-

plaats te Amsterdam, dat het hoofdstation vormt, de sous chefs zijn gevestigd te Medemblik, Harlingen en Amsterdam. Er zijn 12 loodsen waarvan 4 in de eerste klasse. De chef van den dienst geniet de betaling van een enseigne de vaisseau in dienst aan den wal; de sous-chefs hebben per maand 80 francs, de loodsen 1e kl. hebben 69, de andere 60 francs per maand, doch alleen gedurende den tijd dat ze geembarkeerd zijn op de schepen of het loodsvaartuig.

Ook voor de Maas zou er een afzonderlijke loodsdienst zijn voor de buitenvaarwaters en een voor den binnendienst op Rotterdam, Dordrecht en Willemstad, zijnde daar Rotterdam het hoofdstation van den binnendienst; de betaling op gelijke wijze te regelen als voor Texel en de Zuiderzee.

Reeds in Juli 1811 schreef vice-admiraal Kikkert aan den zeeprefect dat de conseil de pilotage van de Maas en Goeree, welke nog in functie was volgens decreet van het uitvoerend bewind der Bataafsche Republiek van 18 September 1804, vroeg hoe het nu eigenlijk met het loodswezen stond. Ze konden de loodsen niet langer de ondersteuning geven, welke ze vroeger van het gouvernement ontvingen, uithoofde van de weinige scheepvaart, en daar het subsidie niet was uitgekeerd sedert 1809 kon de conseil ook de schulden niet betalen.

In December 1811 schrijft deze vlagofficier dat de inkomsten van het loodswezen in de laatste drie maanden nog geen 20 francs hebben bedragen, zoodat de loodsen het onderhoud der vaartuigen niet kunnen betalen; te Rotterdam lag in eind 1812 als loodsvaartuig de Assistance en te Hellevoetsluis en den Briel de Schiedam, de Delft en de Rinkelaar. In Februari 1813 voerde deze vlagofficier maar op eigen gelegenheid een regeling in; de toestand der loodsen was zoodanig, dat ze geen geld meer hadden om een paar dagen levensmiddelen in te slaan, om naar zee te gaan, daarom werden twee vaartuigen gestationeerd te Hellevoetsluis en te Brielle, en door de marine in orde gehouden; op elk vaartuig werd een schipper en een stuurman geplaatst, en de andere 14 loodsen werden over de twee vaartuigen verdeeld; ze ontvingen scheepsrantsoenen.

Als gevolg van een en ander had de marine ten slotte de geheele administratie van het loodswezen tot zich getrokken,

doch werd in Maart 1813 een afzonderlijk loodswezen ingesteld voor de vaart tusschen de Maas en de Schelde door de binnenwateren. Het vaartuig de Hoop van loods Duinker in Texel werd door de marine gehuurd. De geheele organisatie van het loodswezen was gebaseerd op de behoeften der oorlogsmarine, want handelsvaart was er zoo goed als niet. Zoodra de handelsvaart zich zou herstellen, zouden ook alle loodsreglementen weer herzien moeten worden.

Ingevolge het besluit van 7 December 1813 van den souverainen vorst, zijn alle loodswezens gesteld onder het oppertoezicht en opperbestuur van Mr. J. C. van der Hoop commissaris-generaal voor de Marine.

De oude ordonnanties betreffende het loodswezen waren, althans in Holland, saamgekoppeld met die betreffende de hulp en bergloonen; uitspraken omtrent deze loonen werden gedaan door een college van goede mannen (arbiters) zooals er ook zoodanig college te Amsterdam bestond. Door het fransche bestuur zijn deze colleges opgeheven, en werden die zaken verder behandeld door de rechtbanken van de Kamers van Koophandel, die gewoonlijk de vroegere goede mannen benoemden tot expert om rapport uit te brengen. Toen is tevens door den keizer bepaald, dat zeelieden die in dienst van den staat waren, geen aanspraak konden maken op hulp of bergloon; hadden ze arbeid verricht waarbij levensgevaar bestond, of onder buitengewoon moeilijke omstandigheden, dan konden ze aan den minister van marine worden voorgedragen voor een gratificatie.

Om schepen, zoowel die van de oorlogsmarine als van de handelsvaart, over het ondiepe Pampus bij Amsterdam te trekken, bestond er een sleepdienst met standplaatsen te Amsterdam en op het eiland Marken; deze dienst beschikte over haar eigen materieel en personeel. De schippers deden tevens dienst als loods op die ondiepe vlakte; ook deze sleep-loodsdienst heeft de marine tot zich getrokken, en kwam ze met 1 September 1813 geheel onder marine-beheer, hetgeen gepaard ging met een beperking van personeel en materieel; een reglement werd voor dezen dienst vastgesteld. Hoewel de bekwaaenheden die gevorderd werden om hier loodsdienst te verrichten, ver bleven beneden die welke noodig waren voor de

kustloodsen, zijn in dat reglement toch eenige eischen vastgesteld waaraan deze zeelieden moesten voldoen, om bij dezen sleep- en loodsdienst aangesteld te kunnen worden als schipper van een vaartuig tevens loods.

De dienst der betonning en bebakening van de vaarwaters, het onderhoud en bediening van vuurtorens was van het departement van Marine overgebracht naar Binnenlandsche zaken, afdeeling ponts et chaussées, maar toch werd steeds overleg gepleegd met den zeeprefect, en zoo wees deze in Juli 1812 een voorstel van de hand om op het eiland Borkum een vuur te onderhouden, er op wijzende dat in alle andere haventoeegangen van Holland de vuren gebluscht waren. Alleen branden die in de Zuiderzee en in de toegangen naar Amsterdam, zijnde het onderhoud en bediening dier verlichting aanbesteed aan particulieren; er waren negen lichten als: Medemblik, Enkhuyzen, de Geldersche Hoek, Urk, Edam, Marken, ingang van het IJ, Heemstede op den Haarlemmer-meer, en bij den ingang van de Eem. Omtrent de betonning der vaarwaters in het zee-arrondissement Holland was overeengekomen, dat de vaarwaters aan de binnenzijde der linie van defensie gevormd door de gewapende flotilles, betond zouden zijn, maar de vaarwaters aan de buitenzijde dezer linie en gemeenschap gevende met de zee, zouden onbetond blijven.

Het jaar 1813 begon al spoedig met een incident op zee, doordien namelijk het vaartuig Vader Adam in Januari door de engelschen werd genomen, welke 8 man van de bemanning gevangen namen, en een prijsbemanning van 5 man op het vaartuig zetten, waar zich van de oorspronkelijke bemanning ook nog een man en een jongen bevonden; deze wisten zich van het vaartuig meester te maken, en in Holland binnen te loopen, met de prijsbemanning als gevangenen.

Het vaartuig was op Doggersbank in beslag genomen door den engelschen brik Creatan, omdat er zich ingezouten visch aan boord bevond, en ze dus bezig was geweest met de groote visscherij. Op een oogenblik, terwijl ze ter hoogte van Scheveningen waren, bevond de prijsbemanning zich op één man na, beneden, waarop de kapitein het luik dicht deed, en naar de Maas zeilde.

In Maart 1813 kwam een kof binnen van Londen en bracht het bericht dat in Yarmouth een expeditie werd uitgerust, waarschijnlijk tegen Denemarken.

In April zagen de commandanten van twee kanonneerbooten liggende in de haven van Terschelling, dat een koopvaardij-schip door den vijand het strand op werd gejaagd; niet in staat om er met hun vaartuigen heen te gaan, debarkeerden zij de bemanning en namen het schip in bezit, doch toen met rijzend water het schip weer vlot kwam, en de vijand met sloepen op nieuw tot den aanval overging, moesten de verdedigers het schip verlaten, hetwelk door den vijand werd vernield.

In April 1813 zijn de zeekusten van het geheele rijk verdeeld in zes kust-arrondissementen, in elk waarvan 15 à 30000 nationale gardes beschikbaar waren, waarvan 1500 tot 3000 werden opgeroepen in werkelijken dienst. In het eerste arrondissement bestaande uit de hollandsche departementen, werd een regiment opgericht bekend als het regiment van Texel, onder bevel van den oud kolonel J. D. Sweerts de Landas, die echter in October op zijn verzoek aftrad, en toen vervangen door kolonel Henry.

De deensche detachementen schepelingen die zich bevonden op de flotillevaartuigen in het zuiden des lands, werden opgeroepen naar Antwerpen, zoodat verschillende van deze vaartuigen zonder equipage lagen, en in Nieuwediep werden de Amsterdam, de Ruyter, Braband, Jean de Witt, Aurore en Maria Reijgersbergen ontwapend, en de equipages verdeeld over de overige schepen, de equipages no. 59 en 62 moesten naar Antwerpen gezonden worden.

Daar het oproepen van de nieuwe conscriptie een oproerige geest in den lande had doen ontstaan, achtte generaal Molitor het noodig om de fransche troepen in de hoofdstad te versterken, en werden daarom in Februari de meeste fransche troepen van Texel terug geroepen, en bleven slechts 50 man op Vlieland en 50 op Texel achter, die echter versterkt zouden worden met 130 man van het vreemdelingen-regiment. De vice-admiraal Verhuell verwonderde zich over dien maatregel, hij was twee dagen te Amsterdam geweest, maar had niets bemerkt dat op buitensporigheden wees. Het publiek was wat opgewonden door aangeplakte pamfletten, maar die hadden toch alleen de aandacht

getrokken van het gepeupel dat ze 's morgens vroeg gelezen had, voordat ze verwijderd konden worden. Het stadsdeel waar de werklieden van de werf woonden, Kattenburg genaamd, was rustig en zou dat ook wel blijven als de loonen maar geregeld werden uitbetaald; dat Kattenburg was het rumoerigste deel van de stad, en zoodra er onrust onder het volk was, moest men het daar merken. De vice-admiraal had geen bezwaar om 400 man troepen van Texel naar Amsterdam te laten gaan, omdat in de hoofdstad alleen de nationale garde was, en eenige compagnien hollandsche cohorten, die men wel te zamen met oude beproefde soldaten kon gebruiken, maar die niet geschikt waren om een oproer van hun eigen landgenooten te bedwingen. Begin Maart 1813 werd den Helder op last van generaal Molitor verklaard te verkeerren in staat van oorlog, hoewel vice-admiraal Verhuell niet begrijpt waartoe die maatregel noodig is, maar eind Maart heerschte toch eenige ongerustheid, veroorzaakt door de ontruiming van Hamburg door de franschen, terwijl fransche autoriteiten hun families naar Frankrijk terug zenden, betgeen een zeer slechten indruk maakt. Toch was de vice-admiraal van oordeel dat het gepeupel met zeer weinig troepen in bedwang was te houden, terwijl de nette lieden niet anders verlangen dan de orde te handhaven. In begin April schrijft de vice-admiraal echter aan den minister dat er weer fransche troepen ten getale van een paar honderd uit den Helder worden weggezonden, zoodat er nu voor Helder, Texel en Vlieland tezamen nog slechts 1670 man over zijn, waarvan 200 kustkanonniers, en 558 vreemdelingen waarop men niet vertrouwen kon. Hij verzocht daarom generaal Molitor om de 600 man terug, vooral met het oog op de aanwezigheid der spaansche krijsgevangenen, die bewaakt moesten worden.

Toen in Nieuwediep een en ander bekend werd omtrent de oproerige beweging te Leiden en elders, heeft de vice-admiraal tijdelijk de communicatie van het eskader met den wal verboden, opdat gesprekken daarover den geest der equipage niet zou bederven; ter reede lagen toen de Prince, Zoutman, Genie, Evertsen, Doggersbank, Meuse, en Venus.

Kanonneerbooten werden gezonden naar Delfzijl tot steun van schout-bij-nacht l'Hermite die van Hamburg had moeten

terug trekken, en eveneens gingen dergelijke flotille-vaartuigen naar de Lauwer-zee waar vroeger altijd een station was geweest, en waar de vaartuigen konden vertuinen onder de kust-batterij van Oostmahorn. Het voornemen om nog 24 flotille-vaartuigen naar Delfzijl te zenden, waarvoor 450 matrozen van Cherbourg zouden worden gezonden, aangevuld met 150 conscripts, is opgegeven moeten worden, omdat die schepelingen voor andere diensten moesten worden gebruikt, en het zenden van die meerdere vaartuigen, bij gebrek aan volk, dus eveneens achterwege moest blijven.

De vastgestelde bemanning van een bateau-canonnière, een hollandsche kanonneerboot met één mast, bestond toen uit; 1 officier, een stuurman of cadet, een bootsmansmaat of kwartiermeester, een konstabelsmaat, een koksmaat, 8 matrozen 1e kl. 10 matrozen 2e kl. en 2 jongens, totaal 25 man, terwijl de bemanning van een hollandsche canonnière met schoenerstuig was gesteld op: 1 officier, 1 cadet, 1 stuurman, 1 bootsman, 1 kwartiermeester, 1 konstabelsmaat, 1 botteliersmaat, 1 koksmaat, 10 matrozen 1e kl., 10 matrozen 2e kl., 8 matrozen 3e kl., 2 jongens, 1 chirurgijn en 1 stuurmansleerling, totaal 40 man.

Dat het in die dagen vooral aankwam op de flotillevaartuigen, blijkt wel daaruit, dat in Mei de order gegeven werd om op de werven alle arbeidskrachten te besteden aan de herstelling van de flotillevaartuigen, en daarvoor al het andere werk te staken. Toch kwam er bericht uit Delfzijl dat de daar aangekomen kanonneerbooten in slechten staat verkeerden.

Op 23 Maart 1813 was op het eiland Wangeroog een oproer uitgebroken, de seinpost was vernield; de militaire bezetting bestaande uit 14 kanonniers, had zich moeten overgeven, en was vervoerd naar Jever; de opstandelingen lieten overal de russische vlag waaien; doch den 29 Maart zijn er 30 douaniers aangekomen, en is de orde hersteld.

Hamburg was in Maart 1813 door de Russen bezet, waarop schout-bij-nacht l'Hermite naar Delfzijl was gegaan; maar eind Mei 1813 rukte generaal Davoust weer in Hamburg binnen, aan het hoofd der verbonden Fransen en Denen, en bleven de Fransen er tot einde Mei 1814.

De bedoeling van den keizer was nu om er een garnizoen te

leggen van 10 à 12000 man, terwijl de schout-bij-nacht l'Hermite zou moeten beschikken over een equipage de flotille sterk 1000 man, dat alle Franschen of Italianen moesten zijn; hij moest daarmede de gemeenschap van Hamburg met de zee-gaten openhouden. Ook moest er een constructie-werf komen voor het bouwen van brikken en flotille-vaartuigen, waarvoor er een paar compagnien werklieden heen moesten, elk van 150 man, die uit Antwerpen genomen konden worden; drie vierden van deze werklieden moesten Franschen zijn, voor de overige konden Hollanders genomen worden.

De geheele flotille van het Noorden ter bewaking van de Eems, Jahde en Elbe moest gereorganiseerd worden; vóór de evacuatie waren er 85 flotille-vaartuigen geweest, doch daarvan waren nog maar 17 over, liggende voor Delfzijl, en van die 17 waren 8 onherstelbaar. Schout-bij-nacht l'Hermite achtte 60 kanonneerbooten noodig, waarvan 20 voor de Eems en de kusten en eilanden van Oost en West-Friesland, 10 voor de Jahde, 10 voor de Wezer en 20 voor de Elbe, er moesten dus nog 51 heen gezonden worden, maar Amsterdam kon er niet meer leveren dan 34, die na goed gerepareerd te zijn, ter beschikking zouden komen van vice-admiraal Verhuell welke ze dan naar Delfzijl zou dirigeren; al dadelijk had deze vlootvoogd er 10 van zijn eigen eskader heen gezonden; door gebrek aan bemanning is van het overige niets gekomen. De 5e equipage de flotille die voor de bemanning werd aangewezen, telde 862 man, maar daarvan waren 490 ingedeeld bij het leger onder bevel van den prins van Reuss en 136 lagen in de forten en garnizoenen. De prins van Reuss voerde het bevel over de voorhoede van de divisie van den prins van Eckmühl, waarom aan laatst genoemden werd verzocht om terugzending der schepelingen. Van uit Antwerpen zijn een paar compagnieën militaire werklieden naar Hamburg gezonden, maar het voornemen om er vandaar en van Cherbourg 450 fransche zeelieden heen te zenden, is niet uitgevoerd kunnen worden; het zenden van kanonneerbooten is toen ook gestaakt. Schout-bij-nacht l'Hermite heeft 40 particuliere vaartuigen met een caronade en met een licht kanon bewapend, en deze gebruikt voor verdediging van Hamburg zelf, 20 op de Alster en 20 op de Elbe. Aan de

steden Hamburg en Lubeck werden zware boeten opgelegd, bestaande onder andere in het leveren van masten, hennep, teer en dergelijke artikelen noodig voor het bouwen en uitrusten van schepen; in Augustus 1813 schrijft schout-bij-nacht l'Hermite dat hij voor het transport dier goederen naar Antwerpen en Amsterdam elke 10 à 12 dagen 15 schepen noodig heeft van 25 à 30 last, en in October zijn daarenboven weer 367 masten naar Delfzijl gebracht, om vandaar over de Zuiderzee naar Amsterdam te worden getransporteerd.

Aan alle particulieren in Holland was weder last gegeven om geschut dat in hun bezit was, op te bergen in de landsmagazijnen, hetgeen later ook is uitgebreid tot de handwapenen; van uit Rotterdam moesten alle vuurmonden die niet direct noodig waren, overgebracht worden naar Hellevoetsluis, hetwelk in Juni verklaard werd te verkeerren in staat van oorlog. Het tonnenmagazijn aldaar moest worden ingericht voor victualie-magazijn, en de leverancier kreeg last om er een voorraad levensmiddelen op te leggen, voldoende voor twee maanden, doch deze verklaarde daaraan niet te kunnen voldoen zoolang de achterstallige rekeningen nog niet waren afgedaan. Bij een aanval op Hellevoetsluis moest de bemanning der flotille aan wal meehelpen bij de verdediging van het fort. Vice-admiraal Kikkert was van oordeel, dat de weigering van den leverancier om twee maanden victualie op te leggen, een politieken achtergrond had.

Vaartuigen moesten te Rotterdam gereed zijn om troepen ter verdediging van de eilanden te kunnen overzetten, strenge maatregelen moesten genomen tegen de eigenaars van vaartuigen die niet dadelijk voldeden aan de requisitie; te Willemstad moesten voldoende vaartuigen zijn voor het overzetten van 2000 man, welk station werd bezet door 1 korvet, 4 kanonneerbooten en 3 péniches. Voor dat transport waren te Willemstad en in den naasten omtrek 125 vaartuigen beschikbaar, aan de eigenaars en schippers werd medegedeeld dat, in geval zij bij het requireeren niet onmiddellijk aan den oproep voldeden, zij zouden worden gestraft en hun vaartuigen vernietigd of verbrand. Er werden flotillevaartuigen gestationneerd in het Sluisgat en in het Brielsche gat, de twee monden van de Maas, ten

einde de communicatie te verzekeren tussehen Maassluis op den vasten wal en Brielle benevens Hellevoetsluis op het eiland Voorne. De stationschepen te Rotterdam en te Geertruidenberg, welk laatste daar lag ter bescherming der visschers, werden daarentegen opgeheven, om het volk elders te kunnen benutten. De commandant van het station te Maassluis kreeg een bemerking van den vice-admiraal Kikkert te Rotterdam, dat hij niet voldoende is opgetreden tegen een oproerige beweging aldaar, waarbij een vreemde vlag werd uitgestoken.

In Amsterdam waren vaartuigen gereed gehouden voor het transport van troepen, en embarkeerde generaal Molitor aldaar binnen het terrein van de werf met 1000 man. Ook lagen er kanonneerbooten gereed voor vertrek naar de Haarlemmermeer; De schout-bij-nacht Verdooren wijst er den zeeprefect op, dat er, wanneer het te doen is om verdediging van den Haarlemmer-meer minstens 30 flotillevaartuigen voor noodig zijn. De hellebardiers die onder andere ook zorgden voor bewaking van de werven in Holland, werden in Juni 1813 afgeschapt, en vervangen door een compagnie gendarmes; de kapitein dezer compagnie had standplaats te Amsterdam, de luitenant te Rotterdam en verder bestond zij uit 12 brigades elk van 6 man, waarvan een brigade bereden was. De dienst op de werven zelf en aan de poorten, bleef opgedragen aan portiers en wachters.

Het corps bewakers van de werven dat duur was en slecht georganiseerd, onderging een wijziging, terwijl de compagnie gendarmes welke ter beschikking van de marine werd gesteld, wel door de zeemacht werd gebruikt, maar deze bemoeide zich niet met hun soldij of andere uitgaven, welke ten laste waren van het Departement van Oorlog.

Eind Mei kwam de order van den minister om al het marine geschut dat nog aanwezig was in de artillerieparken van Amsterdam en Rotterdam over te brengen naar Naarden, terwijl het kruit dat niet bestemd was voor de gewapende schepen, in totaal ongeveer 240000 Kg., moest worden afgegeven aan het departement van oorlog.

Werkelijke volksoploopen hadden plaats te Rotterdam, Leiden en Zaandam; in eerstgenoemde plaats was het van weinig betekenis bij gelegenheid van een apèl der nationale gardes,

en werd daarbij een magazijnmeester der marine verwond, die daarop naar Antwerpen is getransporteerd. In Zaandam had zich het gepeupel met een groot aantal boeren verzameld, ten getale van een paar duizend, waaronder eenige waren gewapend; ze zijn verdreven door generaal Molitor, die met een colonne van 800 man aankwam, meest Zwitsers en een deel van de garde van Amsterdam; de meest schuldigen zijn gevangen genomen en hebben terecht gestaan voor een militaire commissie, die er zes liet fusileeren. Ook over de meest schuldigen te Leiden heeft een militaire commissie geoordeeld, daar waren 10 man gedood bij het binnenrukken van de troepen in de stad, terwijl 40 of 50 zijn verdronken bij een vervolging door de troepen.

In het noorden van Holland is alles rustig gebleven, en vroeg de plaatscommandant van Alkmaar zelfs om vandaar 300 man troepen weg te nemen, die er nog waren uit den Helder. Er is geen enkele poging gedaan om het volk van de vloot op te ruïen, daarentegen is uit de correspondenties van schepelingen met hun families wel te merken, dat deze families blij waren dat ze aan boord zijn, en dat ze vreesden voor hun debarkement om bij de troepen te worden ingelijfd. Want het was juist de oproeping van de conscrits en hun inlijving bij het leger, hetwelk de gemoederen in onrust bracht.

De keizer was bijzonder tevreden over de compagnieën marine-werklieden die ingedeeld waren, en wenschte de geleden verliezen te zien aangevuld door een paar honderd werklieden van Antwerpen te zenden naar Maagdeburg, terwijl degenen die uit Spanje terug kwamen, dadelijk door moesten naar Dresden. Van de totale fransche vloot had de keizer 12000 man bij het leger, die weer zouden moeten worden vervangen bij de marine door het oproepen van conscrits, maar inplaats van inlijving bij de vloot zijn deze gezonden naar Maintz, waar de minister van oorlog ze noodig had.

De gemeenschap met het bevriende Denemarken moest, voordat Hamburg weer door de franschen was bezet, over zee onderhouden worden, doch daar lagen de engelsche kruisers; een geheime zending voor den minister van buitenlandsche zaken naar Tonningen, werd in begin Mei 1813 opgedragen aan Eeltje

P. Stuurs, een kwartiermeester van de 70e equipage de haut-bord, die lang schipper op een klein vaartuig was geweest, en die daarvoor de beschikking kreeg over het vaartuig van chef-floods Duinker, bemand met 4 man. Hij kwam tot binnen zicht van de Holsteinsche kust, maar werd daar achterhaald door een engelschen kotter, die hem verbood om de Eider binnen te loopen, en hem noodzaakte om terug te keeren, onder bedreiging dat hij anders zou worden opgebracht naar Helgoland, zoodat die zending mislukte.

Een visscherman van Londen komende in Juli 1813 met berichten van voordeelen door de engelschen aan de Elbro in Spanje op het fransche leger behaald, werd om verspreiding van dat bericht te voorkomen, eenvoudig in quarantaine opgenomen, en aldus buiten communicatie gehouden.

Om te voorkomen dat de verkenningssseinen tusschen de schepen en de forten en kustbatterijen in vijands handen zouden komen, is in Augustus 1813 de verstrekking van die seinen beperkt, en mochten deze alleen verstrekt worden aan linieschepen, fregatten en korvetten, dus niet aan de kleinere flotillevaartuigen, terwijl ze alleen aan die forten en batterijen gegeven zouden worden, die daarvoor door den zeeprefect werden aangewezen.

Half Augustus 1813 lagen ter reede Texel zeeklaar met geheime orders, en met 6 maanden levensmiddelen aan boord, de fregatten Meuse, IJssel, Trave en Weser, waarvan de twee laatst genoemden onder bevel van de kapiteins van Maren en Cantzlaar den 30 September des avonds om 8 uur naar zee zijn vertrokken; er was toen van den vijand slechts een brik en een kotter op de kust te zien. De fregatten zijn echter beide in 's vijands handen gevallen; de Weser werd den 20 October op 48° Noorderbreedte en 6° Westerlengte, door een engelsch eskader genomen, nadat dit fregat alle masten had verloren, en de Trave werd den 23 October ongeveer op dezelfde hoogte genomen door twee engelschen, de *Andromaque* en de *Eurotus*. De brikken *Irène* en *Génie* verjoegen engelsche bodems van de kust, die blijkbaar de bewegingen van de Meuse en de IJssel nagingen, doch voor deze fregatten, met een fransche equipage, was order van den minister gekomen, om ze voorloopig niet

naar buiten te laten gaan, en na den slag bij Leipzig op 18 October 1813 kreeg vice-admiraal Verhuell den order om geen enkel schip meer naar zee te zenden.

Ook aan de Schelde hadden in September zes fregatten geheel zeeklaar gelegen, die in Antwerpen waren uitgerust en zeeklaar gemaakt. Het kwade jaargetij was ook alweer begonnen; den 19 November strandde een russisch koopvaardijship van 250 ton op de Haaks; de kapitein met 18 man werden gered; de gezagvoerder was een hollander van Ameland, de bemanning bestond uit russen en duitschers.

De opmarsch van de legers der verbonden mogendheden na den slag van Leipzig, maakte ook hier te lande bijzondere maatregelen noodig voor het zamentrekken der troepen, waartoe ook behoorde het terug trekken der troepen uit Friesland.

Twee kleine kanonneer-vaartuigen werden op last van den zeeprefect door vice-admiraal Kikkert gezonden naar Wezel ter bescherming van die plaats; de commandanten dezer vaartuigen, zijnde de luitenants Lans en Pickee stonden onder de orders van den plaatscommandant van Wezel. De booten vertrokken 13 November van Rotterdam en waren geëvacueerd tot 1 Januari 1814. Zes kanonneerbooten van de Maasflotille werden door vice-admiraal Missiessy gezonden naar Antwerpen.

De generaal Molitor verzamelde troepen bij Utrecht; hij nam troepen terug uit den Helder, en van Texel, terwijl Vlieland geheel werd verlaten, eveneens werden de troepen teruggetrokken uit Haarlem en Alkmaar, waardoor zoowel de kust als de versterkingen van den Helder bijna geheel van troepen waren ontbloot, en bleven met inbegrip van Texel, slechts over 389 man van de vreemdelingen-bataillons, 219 man van de kustwacht en 15 man artillerie; die troepen van de vreemdelingen bataillons waren een verzameling van allerlei naties, waarop niet viel te rekenen, en de mannen van de kustwacht waren goede menschen, maar er zat in het geheel geen militaire geest in. In het heerschende seizoen was wel is waar geen landing op de kust te verwachten, en het zware weder had zelfs alle schepen van de kust doen verdrijven, maar nauwelijks was het iets kalmer, of er waren alweer drie kruisers te Helder in zicht, waarom vice-admiraal Verhuell, die in April benoemd was tot

groot-officier van het keizerrijk en inspecteur-generaal der Noordzee-kusten, het niet goed vond, de forten ontbloot te laten van troepen, en 260 man van de vloot aan wal zette voor bezetting der forten La Salle en Du Gonnier benevens de batterij van Falga.

De versterkingen van den Helder bestonden toen uit: het fort La Salle (nu Erfprins) met de bastions Turenne, Vauban, Duquesne, Tourville en Coffarelli, het fort Morland (nu Kijk-duin), het fort l'Ecluse (nu Dirks Admiraal), het fort Du Gonnier (nu Oost-Oever), het werk aan de Falga, de batterij la Révolution of l'Impériale (nu Kaap Hoofd) en de batterij l'Indivisibilité (nu Oost-batterij).

Van de vloot waren aanwezig: de Prince commandant Musquetier, de Zoutman commandant Rijsterborch, de Ruijter commandant Hora Sicama, de Evertsen commandant Ziervogel, de Doggersbank commandant Frederiks, verder de fregatten Mense en IJssel met fransche bemanning onder bevel van de fregatkapiteins Croquet des Hauteurs en Rejout, de korvet Venus onder commando van fregatkapitein Cambier, de brik Irène onder Coertzen, en de fransche brik Génie onder Des Landes. Overigens was er een aantal flotillevaartuigen, waarbij zich later nog voegden die van de Zuiderzee en van de kust van Friesland.

Ontwapend en onttakeld lagen de linieschepen Amsterdam, Brabant, Jean de Witt en Rotterdam, benevens de fregatten Aurore en Maria Reijgersbergen.

Dit geheele eskader werd in het Nieuwediep terug getrokken, behalve de korvet Venus en een divisie flotille-vaartuigen die voor Oude Schild op Texel bleven liggen, tot ijsgang hen in December noodzaakte naar Nieuwediep terug te keeren.

Den 16 November verklaarde vice-admiraal Verhuell den Helder te verkeerren in staat van beleg, en aanvaardde hij het opperbevel zoowel over zee- als landmacht; behalve den Helder, behoorden ook de eilanden Texel en Vlieland tot zijn commandement.

Om alle oproer onder de schepelingen en het garnizoen te voorkomen, werd niemand meer in de stelling toegelaten; er was geen gemeenschap met het binnenland dan voor zoover

noodig om ondersteuning te krijgen: het garnizoen werd verstrekt met schepelingen. Een voorgeschoven post werd geplaatst aan de Groote Keet, en zoo was dit noordelijk deel van het land geheel van het overige afgesloten.

Toen vice-admiraal Verhuell in begin November bericht ontving dat Bremen en Oldenburg door den vijand waren bezet, zoodat de communicatie zeer bemoeijkt werd tusschen de flotille te Delfzijl en haar opperbevelhebber schout-bij-nacht l'Hermite te Hamburg, zond hij op eigen gezag rechtstreeks orders aan den fregatkapitein van der Nieuwpoort te Delfzijl, hem gelastende hoe hij tot de verdediging van die plaats moest meewerken, en in geval deze zich niet langer staande kon houden, moest hij met zijn flotille over de Wadden gaan en trachten Holland te bereiken; de vaartuigen welke niet meegevoerd konden worden, moesten worden vernietigd, zoodat ze niet in 's vijands handen vielen.

De flotille van het Vlie werd terug getrokken in Harlingen, en zond vice-admiraal Verhuell aan den fregatkapitein de Roth orders hoe in deze omstandigheden te handelen, hierop neerkomende, dat hij moest meewerken tot verdediging der plaats en voor geval hij genoodzaakt was deze te verlaten, moest hij terug trekken op Medemblik, terwijl alle vaartuigen die niet meegevoerd konden worden, moesten worden vernietigd. Te Medemblik moest weder worden meegewerkt aan de verdediging, en de eigendommen van de Marine zooveel mogelijk naar Nieuwediep worden overgebracht; moest ook die plaats worden verlaten, dan zou de flotille terug trekken naar Texel.

Bij de inname van Medemblik bevonden zich dan ook verschillende vaartuigen dezer flotille in die haven, terwijl kort te voren eenige vaartuigen waren onderzeil gegaan naar Texel, meest met fransche officieren.

Nauwelijks was het in Parijs bekend, dat op 17 November in den Haag een omwenteling was uitgebroken, of 32 hollandsche officieren van de vloot te Toulon werden gevangen gezet in het fort la Malque, waarvan de bevelhebber hun geenszins goedgezind was. Ook officieren en schepelingen die zich in Antwerpen bevonden, werden naar het binnenland van Frankrijk vervoerd in krijgsgevangenschap. Toch zijn in Toulon eenige

hollandsche officieren in franschen dienst gebleven tot den val van Napoleon, namelijk 2 luitenants, 9 enseignes en 18 aspirants, de oudste hunner was commandant van de Simplon. Van de 32 gevangenen in het fort la Malque deden 8 een poging tot ontvluchting; aan 3 gelukte het om op engelsche schepen te komen, de 5 andere werden weder gevat. Op het rapport omtrent hun ontvluchting, zette Napoleon: „ceux-là méritent la mort”, maar tot hun geluk is dit vonnis niet tijdig in Toulon terug gekomen, en zijn ze na de abdicatie van Napoleon uit hun gevangenschap verlost.

Van de gebeurtenissen in Holland, die van invloed zijn geweest op het geheele verloop der omwenteling, noteeren we het volgende: 9 November 1813 kwamen de eerste kozakken bij Gramsbergen over de grens;

14 November trekken de fransche troepen terug uit Groningen, en gaan over Leeuwarden naar Harlingen;

17 November breekt de opstand uit in den Haag, de geheele macht der kozakken in het oosten van het land, was toen niet meer dan 700 man;

23 November komt de voorhoede van het leger van von Bulow over de grens bij Doetinchem;

24 November kwamen de kozakken voor Amsterdam, waar generaal Kraijenhoff benoemd werd tot gouverneur en schout-bij-nacht Verdooren tot commandant der zeemacht;

28 November zijn de kozakken in den Haag;

29 November debarkeeren 250 man van de engelsche vloot bij ter Heijde en marcheeren naar den Haag;

30 November stapt de Prins van Oranje te Scheveningen aan land.

In Amsterdam hadden echter reeds dagen te voren ongeregelheden plaats gehad, nadat het garnizoen vandaar was vertrokken, zoodat alleen de nationale garde over was. De Gouverneur-Generaal was terug getrokken op Gorkum, de prefect van het departement, de directeur-generaal van politie en de andere civile autoriteiten hadden de plaats verlaten; de zeeprefect Truguet was door den gouverneur-generaal schriftelijk gemachtigd om te handelen, zooals hij best oordeelde en was met alle administrateurs der marine, op zijn

post gebleven, overtuigd dat de strikte rechtvaardigheid die steeds hun beheer had gekenmerkt, nu hun veiligheid zou uitmaken. De prefectuur werd door 15 man van de nationale garde bewaakt, de werklieden bleven aan den arbeid op de werf, het loon over de maand October werd uitbetaald.

In 1813 zijn te Amsterdam nog 2 fregatten op stapel gezet, de *Ambitieuze* en de *Immortelle*. In Mei 1813 zijn vijf leerlingen-constructeur geplaatst aan de school voor scheepsbouwkundigen te Antwerpen, en werd meteen bepaald, dat voortaan geen leerlingen-constructeur meer zouden worden aangesteld; om in het corps scheepsbouwkundigen in Holland te worden opgenomen, moest de candidaat afkomstig zijn van een polytechnische school, evenals in Frankrijk.

De eenige daad van geweld op de werf te Amsterdam is geweest, dat in den nacht van 15 November de keizerlijke adelaar die boven de toeganspoort der werf was aangebracht, is afgerukt en verbrand.

De vice-admiraal Truguet logeerde nu in het gebouw van de prefectuur, gelegen aan de Oude Turfmarkt, zijnde het voormalige Departement van Oorlog, dat eerst voorloopig maar sedert begin 1813 definitief aan marine was afgestaan; zijn dochter was eerst naar Rotterdam gegaan, en vandaar liet vice-admiraal Kikkert haar met een jacht en verder per rijtuig brengen naar Breda; den 23e gaf de zeeprefect zijn dienst over aan schout-bij-nacht Verdooren, die den volgenden dag door de commissarissen-generaal van het Algemeen Bestuur belast met de regeling der zaken te Amsterdam en in Noord-Holland, benoemd werd tot militair-commandant en belast met de geheele directie der marine in het eerste arrondissement van Holland te Amsterdam. Deze schout-bij-nacht heeft in de eerstvolgende weken verschillende titels gevoerd, doch zijn werkring en gezag werden ten slotte het best uitgedrukt in een besluit van 24 December 1813, bepalende dat de schout-bij-nacht Verdooren belast is met de directie van de maritime zaken te Amsterdam en in het Noorder-kwartier, terwijl die te Rotterdam en op de Maas zijn toevertrouwd aan den vice-admiraal Kikkert.

De zeeprefect Truguet kreeg op voorspraak van het provi-

sioneel bestuur van Amsterdam, toestemming van het Algemeen Bestuur te 's-Gravenhage om als vrij man naar Frankrijk terug te gaan, doch hiermede was eenige tijd verloop, hetgeen zeer nadeelige gevolgen voor hem heeft gehad, want toen deze algemeen geachte fransche vlag-officier in begin December te Rotterdam kwam, waar vice-admiraal Kikkert hem de middelen verschaft om de Maas over te steken, viel hij in handen van een detachement kozakken, die hem gevangen namen, terwijl de russische generaal weigerde hem in vrijheid te stellen; hij moest terug naar den Haag, waar hij op eerewoord kon blijven, totdat het, ook met voorspraak van den prins van Oranje, gelukte den russischen bevelhebber te bewegen hem uit te wisselen tegen gevangenen, die zich in fransche handen bevonden.

Drie brieven van minister Decrès te Parijs, gedateerd 26 November en bestemd voor den vice-admiraal Truguet en voor vice-admiraal Verhuell, hebben deze autoriteiten nimmer bereikt; ze zijn gekomen in handen van den franschen generaal Rampon te Gorinehem, die ze den 4 December aan den minister terugzond. In deze brieven wordt gelast om de schepen, magazijnen en werven zoo mogelijk te behouden, en dat hiertoe reeds een belangrijke macht onderweg was; twee divisies van 12000 man van de Keizerlijke Garde waren van Parijs en van Metz vertrokken, en zouden in de eerste dagen van December in Holland zijn, evenals een divisie cavalerie, en dan zou er spoedig van de troebelen niet anders over zijn, dan het berouw dergenen die er aan hadden deelgenomen.

Wel was vice-admiraal Verhuell in het bezit gekomen van een brief van den minister van 12 November, waarin deze gelastte dat 1500 man van het eskader zouden worden gebruikt voor de verdediging der forten, waarvoor schepen buitendienst gesteld konden worden, en dat zooveel mogelijk troepen moesten worden gezonden naar Naarden, in overleg met generaal Molitor, die belast was met de verdediging van het land, zoodat alle handelingen van de andere militaire gezaghebbers, afhankelijk moesten zijn van hetgeen generaal Molitor noodig achtte.

Er werden dan ook 379 man troepen van Nieuwediep over de Zuiderzee naar Naarden gebracht, welke gevolgd hadden moeten worden door 250 man van het vreemdelingenregiment, die met

30 gendarmen en eenige douane-beambten uit Alkmaar moesten komen, doch van die 250 kwamen er slechts 100 in den Helder aan, zijnde de overige onderweg tusschen Alkmaar en den Helder gedeserteerd. Met het debarkeeren van de schepelingen ging het evenmin vlot, de desertie was belangrijk, zooals bijvoorbeeld van de Doggersbank, waar zoo goed als de geheele equipage deserteerde, waarom dan ook de buitenposten werden betrokken door de kustkanonniers en de nationale garde, terwijl wegens gebrek aan manschappen het fort l'Ecluse en de batterij aan de Falga werden geslecht. De opperbevelhebber zelf had sedert 27 November zijn hoofdkwartier in fort La Salle.

Den 1 December werd 't Zand bezet door luitenant ter zee Bezemer met 100 kozakken, terwijl gewapende boeren de linie bewaakten van Callantsoog tot de Oude Sluis, daarmee was den Helder aan de landzijde afgesloten; 7 December trad generaal de Jonge daar op en kwam luitenant Bezemer onder diens bevelen; de spaansche krijgsgevangenen waren toen uit den Helder verwijderd.

Den 29 November vertoonde zich een engelsch eskader voor de kust, bestaande uit twee linieschepen, een fregat en een brik, zoodat ook van dien kant de stelling was afgesloten, terwijl de vaart over de Zuiderzee werd belet door een divisie flotillevaartuigen, waarvan er zich op 1 December 10 in het Vlie bevonden. Echter hadden verschillende vaartuigen nog kans gezien om van de friesche kust en van uit Medemblik de reede van Texel te bereiken, voordat Medemblik op 1 December overging.

De commandant van de korvet Venus liggende voor Oude Schild op Texel had order van den vice-admiraal Verhuell, om geen enkel vaartuig door te laten, ook geen visschers naar Texel, en alleen toe te staan dat onder bijzonder toezicht levensmiddelen werden aangevoerd. Daar er zich op de Zuiderzee vaartuigen hadden vertoond met de hollandsche vlag, kreeg hij order om die niet binnen kanonschot afstand toe te laten; naderden ze toch, dan moest hij eerst een los schot doen, en daarna met scherp schieten over het vaartuig heen, tot het ten anker kwam. Werkelijk kwam een parlementair jacht „de Batavier” den 27 November met de hollandsche vlag in top binnen schootsafstand van de Venus; aan boord van dit jacht bevond

zich een deputatie die een dépêche van schout-bij-nacht Verdooren aan vice-admiraal Verhuell kwam overbrengen; het jacht werd echter genoodzaakt te ankeren, en ging den volgenden dag onverrichter zake terug.

Een paar dagen daarna moest de korvet Venus wegens ijs-gang terug naar Nieuwediep, en kreeg men daar toen den 6 December bericht, dat de laatste franschen op Texel waren overrompeld, zoodat den Helder aan alle kanten was ingesloten.

Alvorens de belangrijke gebeurtenissen met deze versterkte stelling nader te beschouwen, is het zaak eerst eens na te gaan, hoe 't met de vloot-aangelegenheden is gegaan in de overige deelen van het land.

De verdedigers van Delfzijl onder bevel van kolonel Maufroij, bestonden op 15 November 1813 uit 1638 officieren en minderen, waaronder 275 van de vloot, die er waren met 17 flotillevaartuigen; de laatste aanvoer van munitie naar de vesting had plaats gehad op 13 November door enkele kanonneerbooten onder bevel van luitenant ter zee Stort en de oud-koopvaardijkapiteins Haringa en Stratingh. De vesting werd aan de landzij afgesloten, en 6 December verschenen drie engelsche fregatten onder bevel van commodore Devon, die de vesting van de zeezijde insloten. Een divisie flotillevaartuigen kruisende op de Wadden, onttrok zich aan het fransche gezag. In den nacht van 13 op 14 December wisten een zee-officier en 18 schepelingen uit de vesting te ontkomen, den volgenden nacht weer 6. In den nacht van 26 op 27 December ging een divisie naar buiten de rivier de Eems op, om engelsche sloepen te verjagen, doch in werkelijkheid voegden zij zich bij de engelschen met 106 officieren en minderen van de marine. De bemanning van de engelsche schepen kwam 27 Januari 1814 te Appingedam aan wal, om een batterij van de blokerende troepen te bemannen, maar keerde den 12 Februari weer naar boord terug. Het deserteren van schepelingen uit de vesting ging voort, hoewel er door de franschen streng tegen werd gewaakt, maar bij de overgave der vesting Delfzijl op 21 Mei 1814 waren er van de hollandsche equipages niet anders over dan een officier en 3 matrozen, de weinige andere schepelingen welke er zich toen nog bevonden, waren franschen.

Het driemanschap, vormende het voorloopig bewind en gevestigd te 's-Gravenhage, had aan den gewezen kapitein ter zee May den rang van schout-bij-nacht verleend, en hem opgedragen zich ten spoedigste naar zee te begeven en engelsche hulp te brengen naar de Maas. Den 23 November 's morgens ten half drie ging de schout-bij-nacht te Scheveningen scheep bij schipper Keus en kwam den 24ste op de engelsche kust; hij trof daar den engelschen schout-bij-nacht Ferrier, die juist bezig was om met zijn eskader onder zeil te gaan naar Texel; aan dezen gaf hij eenige proclamaties mede, om die zoo mogelijk te verspreiden op het eskader van vice-admiraal Verhuell; 's middags liep schout-bij-nacht May te Harwich binnen, ver trok van daar naar Londen, waar hij den 25sten des morgens ten 10 uur in audientie bij den Prins van Oranje werd toegelaten. Den 27 December is de schout-bij-nacht May naar Holland terug gekeerd, waar hij werd aangesteld tot secretaris aan het Departement van Marine, waarvan Mr. J. C. van der Hoop de directie op zich had genomen als commissaris-generaal, deze was oud-fiscaal der admiraliteit van Amsterdam en voorzitter van het voorloopig bestuur te Amsterdam.

Toen schout-bij-nacht May in Engeland kwam, lag een groot deel der engelsche vloot op de engelsche reeden, hoewel er toch steeds schepen in zee kruisten, zooals een eskader onder kapitein ter zee Pechell, en bestaande uit de Union, Britonvart, Raven, en Resolution. De schout-bij-nacht Ferrier kwam met de Scarborough, Bedford, Cumberland en de Prinses Carolina den 28ste voor Scheveningen, waar hij de Cumberland en de Prinses Carolina achterliet, en zelf doorging naar den Helder; kapitein Bakker van de Cumberland kwam aan land, en zette den volgenden dag bij Ter Heijde 250 man aan land, die over Scheveningen marcheerden naar den Haag.

30 November komt de Warrior voor Scheveningen met den Prins van Oranje aan boord; twee December komt er het linieschip Jason met de transportschepen Atlanta, Susannah, Ronen en Jane die 20.000 geweren met toebehooren overbrachten en 3 December komt de Norge met 500 mariniers onder kolonel Campbell, die tot 5 December in den Haag bleven, en toen over Maaslandsluis naar den Briel marcheerden, evenals de eerste

1500 man van het staande engelsche leger die den volgenden dag debarkeerden.

De engelsche vice-admiraal Young vertrok nog den 25 November van de reede van Duins met de linesschepen *Impregnable*, *Chatham*, *Tigre*, *Norge*, *Colossus*, *Blenheim*, *Montague*, *Netronmenia*, *Soyatosloff* en het fregat *Sweaborg*, en kwam den 28sten ter hoogte van Westcapelle, positie nemende bij de NoordSteenbank, terwijl de *Nijmphe* en de *Amphion* onder kapitein Hancock reeds in het Steendiep lagen.

Den 25sten November 1813 was gelast dat alle lands-militairen zoo ter zee als te land de oranjeccarde zouden dragen, terwijl voor communicatie met de engelschen te Scheveningen twee zeeofficiëren werden aangewezen, die de engelsche taal verstonden, en tevens werden seinen vastgesteld te wisselen tusschen engelsche schepen en de kust, waarvoor een seingelegenheid gereed gemaakt moest worden, want 22 November had het Algemeen Bestuur aan den seinmeester-generaal Pansier te Scheveningen gelast om geen seinen meer te doen, en tevens verordend dat de sein-inrichtingen van den Hoek tot en met die van Noordwijk moesten worden afgebroken, waarbij de bevolking der naburige dorpen zoodanige hulp verleende, dat veel van het materieel is verdwenen.

Wat was er intusschen in het zuiden des lands gebeurd; reeds den 28 October waren de oude burgerwachten van Rotterdam, Gouda, Schiedam, Vlaardingen en Delft opgeheven, en de wapens opgeborgen op het arsenaal te Rotterdam, doch 16 November werden op verzoek der maires van de vier eerstgenoemde plaatsen, weder wapens en munitie afgestaan om burgers te wapenen; er waren toen reeds eenige oproerlingen gearresteerd, en opgeborgen op een kanonneerboot te Rotterdam, terwijl een man die den 15den November 'smorgens op de werf liep met een oranjeccarde, werd gearresteerd en ter beschikking gesteld van de politie. Den 17 November zijn de meeste fransche autoriteiten uit Rotterdam vertrokken, alle wapens en munitie waren overgebracht aan boord van een paar gewapende booten, en al het geld was geborgen in het huis van vice-admiraal Kikkert, doch den volgenden dag was het zoo rumoerig in de stad, dat de vice-admiraal op aanraden van den

sous-prefect van het arrondissement, alle fransche ambtenaren op twee kanonneerbooten liet overbrengen naar Hellevoetsluis, terwijl er nog twee booten te Rotterdam bleven, ter beschikking van den vice-admiraal zelf, die achterbleef. De toegangen tot de werf werden door dubbel-posten van de gendarmerie bezet, en niemand werd er na 6 uur 's avonds toegelaten; om de werklieden van de werf rustig te houden, had de vice-admiraal gevraagd om geld, daar ze nog hun loon te goed hadden voor September en October, en daar er geen bericht dienomtrent kwam, gaf de vice-admiraal toen maar zelf een order af op de fransche Invaliden kas.

In 1813 waren te Rotterdam nog twee fregatten op stapel gezet, de *Fidèle* en de *Vestale*.

De vaartuigen van de Maasflotille moesten van victualie worden voorzien, maar de leverancier weigerde te leveren, beweerde daartoe niet in staat te zijn zoolang de achterstallige rekeningen niet waren betaald, waarop aan vice-admiraal Missiessy werd verzocht, om victualie naar Hellevoetsluis te zenden van af Antwerpen.

Voor bemanning der Maasflotille was in Mei 1813 aangewezen de 55e équipage, oorspronkelijk bestemd voor de *Superbe* van het Schelde-eskader, het depot dezer équipage was toen ook naar Rotterdam overgebracht.

Den 19 November 's morgens kwam een troep Pruisen voor Rotterdam, komende van den Haag; deze Pruisen waren feitelijk niet anders dan deserteurs van de fransche vreemdelingen-regimenten; de sous-prefect van het arrondissement wist ze buiten Rotterdam te houden, en noopte ze om naar den Haag terug te keeren, na ze van levensmiddelen te hebben voorzien. Doch in den avond van dienzelfden dag, eischte de nationale garde van Rotterdam het aftreden van de fransche bestuurs-ambtenaren, en de overgave van het bestuur aan een commissie van een twintigtal burgers, de hollandsche vlag werd op de openbare gebouwen geheschen, en om geweldaden te voorkomen, liet vice-admiraal Kikkert deze ook hijschen op de marine-werf. Den volgenden dag was het weer rustig in de stad, doch den 22 November kwam generaal Sweerts de Landas met 300 man troepen en nationale gardes, en eischte van vice-admiraal Kikkert de

uitlevering van wapens en munitie, en toen deze zulks weigerde, werd hij gevangen genomen. Den 26 November verklaarde vice-admiraal Kikkert zich bereid om mee te werken aan de verdediging van het vaderland, na ontvangst van een schrijven van den secretaris van het provisioneel bestuur, gedateerd 24 November, en is hem door dat bestuur toen de post opgedragen van commandant en directeur der marine te Rotterdam. De leiding der militaire operaties was van toen af, voor zoover het zuiden des lands betreft, in handen van generaal Sweerts de Landas en vice-admiraal Kikkert; al dadelijk werden met spoed 12 kanonneerbooten opgevraagd uit Amsterdam, waarvan er spoedig 10 aankwamen, en hebben er zes postgevat op de Maas. Naar Dort werden 3 booten gezonden, den volgende dag gevolgd door nog twee, een werd gestationneerd voor IJsselmonde en een voor de Oude Maas; het Spui werd versperd met vier zinkschepen, welke aldaar werden gebracht onder leiding van den oud-koopvaardij-kapitein Hendriksen commandant van een kanonneerboot; deze versperring diende om de fransche flottille-vaartuigen te beletten, van die zijde Rotterdam te bereiken. Van de zijde van Dort dreigde spoedig geen gevaar meer, doordat de luitenant ter zee Ampt, die twee kanonneerbooten onder zijn bevel had, de franschen verjoeg uit Papendrecht en hen noodzaakte op Gorinchem terug te trekken; deze luitenant Ampt had zich reeds den 21 November bij het Algemeen Bestuur aangemeld, en order gekregen om het bevel op zich te nemen van twee booten, die te Rotterdam lagen, waarmede hij toen door is gezonden naar Dordrecht.

Daar er herhaaldelijk kleine uitgaven voor de Marine gedaan moesten worden, waarvoor althans over eenig geld beschikt moest kunnen worden, storte het bestuur van Rotterdam, op aanvraag van vice-admiraal Kikkert, 3000 gulden bij den betaalmeester der Marine van Buren, die dit verantwoordde onder de benaming „stadskas voor de marine”.

Er kwamen zich te Rotterdam voortdurend officieren en schepelingen aanmelden, die van de franschen gedeserteerd waren uit Antwerpen, Hellevoetsluis en den Briel, doch eveneens was het bekend, dat er fransche zeelieden te Hellevoetsluis en den Briel waren aangekomen van Antwerpen, marcheerende over

Breda, Willemstad en Middelharnis. De fregatkapitein Dibbetz commandant van de korvet Lynx te Hellevoetsluis, meldde zich met 30 man zijner équipage bij vice-admiraal Kikkert, en werd hem het bevel opgedragen over de vaartuigen die zouden ageeren tegen den Briel, terwijl hem den rang van kapitein ter zee werd toegekend; spoedig volgden nog 129 man uit Hellevoetsluis en den Briel; den 12 December kwam de luitenant Greveling met 300 man uit Antwerpen, die gedeserteerd waren tijdens het transport, toen ze van Antwerpen meer naar het binnenland van Frankrijk werden vervoerd. Het is er echter verre van, dat alle schepelingen die van fransche zijde deserteerden, zich bij het nieuwe bestuur zouden aanmelden, vele er van gingen eenvoudig naar huis en lieten verder niets van zich hooren.

Om de operaties tegen den Briel en Hellevoetsluis te kunnen beginnen, vroeg vice-admiraal Kikkert aan het Algemeen Bestuur om nog 200 ontscheepte schepelingen te zenden naar Rotterdam, waar ze noodig waren.

De werving van scheepsvolk was opengesteld zoowel te Amsterdam als te Rotterdam; ze verbonden zich voor 6 maanden en kregen een premie van 4 ducaten voor bevaren en 3 ducaten voor onbevaren matrozen; in Amsterdam kwamen ze dan eerst op een kostschip als algemeen depot. Veel leverde het in de eerste dagen te Amsterdam niet op; tot den 4 December hadden zich 276 zeelieden aangemeld, tot 25 December waren het er 910. Ook te Rotterdam ging de werving in de eerste dagen niet goed, waarom vice-admiraal Kikkert bepaalde, dat hollandsche matrozen, deserteurs van de franschen, de keuze hadden om hun vaderland opnieuw te dienen of over de grens te worden gezet; dit hielp, maar schout-bij-nacht Verdooren vond dezen maatregel niet zonder bedenkelijkheid.

Eind November begonnen de operaties tegen den Briel, door het verbieden van alle communicatie met het eiland Voorne; van fransche zijde lagen toen 4 kanonneerbooten voor Willemstad, 2 schoeners voor het Spui, twee schoeners voor Middelharnis, twee korvetten te Hellevoetsluis, terwijl 20 kanonneerbooten onder weg waren van Antwerpen. In den Briel lagen nog 447 man troepen, als: 150 van een vreemdelingen-regiment,

200 van de nationale garde, 17 fransche kanonnières en 80 kustkanonnières.

2 December embarkeerden de troepen die den Briel zouden aantasten, te Vlaardingen en te Rotterdam, terwijl generaal Sweerts de Landas met 450 man troepen en de matrozen van Dibbetz verder over land ging; toen ze voor den Briel kwamen, was deze plaats echter reeds over, en waren de franschen gevangen genomen door de burgerij en het hollandsche deel der bezetting; reeds drie dagen te voren was de batterij aan de Buitensluis bij Numansdorp vlak tegenover Willemstad, door gewapende burgers bezet.

Tot commandant van den Briel werd benoemd de kapitein ter zee van der Hart.

Van uit den Briel werd dadelijk tegen Hellevoetsluis gegaan, reeds 3 December werd die vesting opgeëischt, en ook gedurende eenige uren beschoten, doch de bezetting weigerde haar over te geven; daarom werd den 6 December met meer macht er tegen opgerukt, maar nu bleek dat de franschen juist den nacht te voren de vesting hadden verlaten, en met hun vaartuigen waren vertrokken naar Willemstad. In de haven van Hellevoetsluis werden nog aangetroffen: de korvet Iris, 2 brikken, 1 schoener en 1 kanonneerboot, de korvet Lynx was door de franschen op de reede in den grond geboord.

Het garnizoen van Hellevoetsluis werd versterkt met 250 man van kolonel Campbell, terwijl het bevel over de vesting werd opgedragen aan kapitein ter zee Dibbetz.

Aan vice-admiraal Young werd bericht gezonden dat de verbinding van Hellevoetsluis en den Briel met de zee, geheel vrij was.

Vice-admiraal Kikkert keerde naar Rotterdam terug, om van daar uit de nieuwe operaties te leiden, en zond kanonneerbooten naar Hardinxveld en Gorinchem om de passage te dekken van troepen, die moesten worden overgezet naar Werkendam.

Tot commandant van het defensiewezen van Ouddorp en Goeree werd, nadat ook Ooltgensplaat was overgegaan, benoemd J. R. Hessig een vermogend en invloedrijk inwoner van Ouddorp; het fort Dungeness bij Ooltgensplaat was den 5 December door de franschen bij capitulatie overgegeven. Den 7 Decem-

ber woeien op Schouwen en Duiveland overal de oranjevlaggen van de torens, de gendarmes en douanen hadden de plaatsen verlaten, Zierikzee werd door 200 man engelsche troepen bezet, komende van de schepen van vice-admiraal Young. Het eerst moest nu aandacht geschonken aan Willemstad en Gorinchem; deze laatste vesting werd verdedigd door 3500 man onder bevel van generaal Rampon, onder de bezetting waren 300 man van de vloot te Antwerpen en 50 kustkanonnières uit Texel; aan de landzijde was de vesting ingesloten door troepen van de geallieerden, en werd den kapitein ter zee Keller opgedragen zulks aan de rivierv zijde te doen, waartoe hij de beschikking kreeg over een 12 tal kanonneerbooten, die gestationneerd werden te Sleeswijk, Dort en te Hardinxveld. Den 9 Januari 1814 had een vuurgevecht plaats tusschen de booten en de vesting, doch daar dit niet aan de verwachting beantwoordde, trokken de booten zich weer terug buiten bereik van het vestinggeschut, maar debarkeerden 54 man te Werkendam, voor de bediening van houwitisers; den 20 Februari 1814 ging de vesting Gorinchem over.

Willemstad werd in den avond van 10 December door de franschen verlaten op last van generaal Decaen, die, om Antwerpen te kunnen behouden, alle kleine garnizoenen introk; het garnizoen marcheerde dan ook naar Antwerpen. Zoodra zulks bekend was, is de engelsche kolonel Campbell met 250 man uit Hellevoetsluis er heen getrokken om de plaats te bezetten, den volgende dag gevolgd door 1700 man engelsche landings-troepen, die met transportschepen te Hellevoetsluis waren aangekomen. Tot commandant van Willemstad werd benoemd de kapitein ter zee Stout. De vaartuigen welke in de Willemstad werden aangetroffen, waren wel door de franschen beschadigd, doch niet in zoodanige mate of de korvet Ajax, een schoener, een kanonneerboot en twee transportvaartuigen konden dadelijk naar Hellevoetsluis gezonden worden, terwijl drie brikken, negen schoeners en vijf kanonneerbooten nog in Willemstad bleven. Tegelijk met Willemstad was het eiland Tholen door de franschen verlaten. Hellevoetsluis was nu de aanloophaven voor de transportschepen van en naar Engeland; vandaar werden de spaansche krijgsgevangenen verscheept, en daar kwamen de gevangenen aan, die uit Engeland werden terug gebracht; den

23 December zette ook de erfprins van Oranje zoon van den Souvereinen vorst, er voet aan wal.

Behalve de vaartuigen die deelnamen aan de krijgsverrichtingen, werden den 22 December gestationneerd: 1 korvet met 3 schoeners te Hellevoetsluis, 1 schoener voor Brouwershaven, 1 voor Zierikzee, 1 kanonneerboot te Maassluis en een te Brielle.

De engelsche vice-admiraal Young was met zijn schepen door gedrongen tot in den Roompot, en had een schip met een detachement landingstroepen door gezonden naar Wemeldinge, om de bewoners van Zuid-Beveland te steunen; Goes werd door de franschen ontruimd, en 17 December kwam de engelsche kapitein ter zee Owen op het eiland aan wal met 280 man.

Inmiddels waren ook hollandsche kanonneerbooten gezonden naar Tholen, omdat groote schepen in deze vaarwaters niet konden ageeren; het bevel over de scheepsmacht voor Tholen was in handen van den engelschen kapitein ter zee James Stewart.

De kapitein ter zee van Zuylen van Nyevelde ging met 3 schoeners en 14 kanonneerbooten den 20 December naar Bergen-op-Zoom, om met de engelschen saam te werken tegen het fort Bath.

Den 15 December kwam de hoofdmacht der engelsche expeditieaire macht op transportschepen in den Roompot; onder bevel van generaal Graham debarkeerde deze macht op het eiland Tholen, waar ze bleef tot den 24 December, en vervolgens op-rukte naar Willemstad. Met het oog op een mogelijken tegenslag, werden 80 vaartuigen gerequireerd en bij de Willemstad gelegd, opdat de engelsche troepen zich zoo noodig zouden kunnen stellen onder bescherming van vice-admiraal Young. Een voornaam doel van het zenden der engelsche troepen moet, volgens aantekeningen in brieven, zyn geweest om te trachten door te dringen naar Antwerpen, en de maritime inrichtingen aldaar te vernietigen.

Keizer Napoleon was zeer ontstemd over het verlaten van de Willemstad door de franschen; hij oordeelde dat de vice-admiraal Missiessy, onder wiens bevelen de scheepsmacht aldaar resorteerde, te veel had toegegeven aan den aandrang van den generaal Decaen om terug te trekken op Antwerpen, de zeemacht alleen had desnoods de Willemstad wel kunnen

verdedigen. De keizer gaf dan ook aan minister Decrès te kennen, dat het zijn voornemen was, om de verdediging der Schelde op te dragen aan den vice-admiraal Allemand, terwijl generaal Decaen werd terug geroepen naar Parijs, en een enquête ingesteld omtrent zijn handelingen.

Alvorens de voorvallen op de Schelde na te gaan, zal het echter zaak zijn eerst weer eens te beschouwen, wat er inmiddels was voorgevallen met de zeemacht onder bevel van schout-bij-nacht Verdooren te Amsterdam, aan wien door het voorloopig bestuur den rang van vice-admiraal was verleend, welken rang hij echter bij de latere algemeene re-organisatie niet heeft behouden.

Toen de franschen in de laatste dagen van November 1813 Woerden hadden bezet, en gevaar dreigde voor een opmarsch vandaar naar 's-Gravenhage, zijn op last van den commissaris-generaal door vice-admiraal Verdooren met spoed twee kanonneerbooten naar Leiden gezonden, die daar 1 December aankwamen, en onder bevel stonden van de luitenants Arkenbout Schokker en Pijzel, terwijl in Leiden commandeerde de generaal de Jonge. Deze kanonneerbooten werden zoodanig opgesteld, dat de een de passage naar Gouda en de ander tevens dien naar den Haarlemmer-meer kon bestrijken; het gevaar was echter spoedig geweken, en vinden we den generaal de Jonge een paar dagen later bij de belegeraars van den Helder, waar hij het bevel overnam van luitenant Bezemer.

Voor de verdediging van Amsterdam zelf, was geschut opgesteld bij de poorten der stad, 4 stukken bij de hoofdpoorten en 2 bij elk der kleinere; bij gebrek aan affuiten was al dat geschut geplaatst op scheepsrolpaarden. De hoofdpoorten waren de Muider, Wezeper, Utrechtsche, Leidsche en Haarlemmer-poort, de kleinere waren de Wetering, Raam en Zaagmolen poorten. Den 28 November ontving vice-admiraal Verdooren een schrijven van luitenant Tichler van de Hyena liggende in Medemblik hetwelk door de franschen bezet was, waarin vermeld werd, dat het grootste deel der equipages van de zich in die haven bevindende vaartuigen, was gedeserteerd en naar huis was gegaan. Hierop werd luitenant ter zee Steeling met een troep uit Amsterdam er heen gezonden, om deze plaats in bezit te nemen,

en het bevel er van aan hem opgedragen; hij moest de plaats beveiligen tegen een mogelijken aanval van uit den Helder, de officieren en schepelingen welke zich nog te Medemblik bevonden, moesten zich naar Amsterdam begeven en zich aanmelden, wie dit niet deed, zou als krijgsgevangene in arrest gesteld worden. Alle vaartuigen evenals geschut en munitie moesten naar Amsterdam gezonden, waarvoor sjouwerlieden gebruikt konden worden. Luitenant Steeling nam zijn route over Edam en Hoorn waar hij het fransche bestuur afzette, en na afkondiging van een proclamatie, de officieren der burgerwacht be-eedigde.

Den 1 December ging Medemblik over; in de haven bevonden zich de Hijena, twee brikken, 8 schoeners en elf kanonneerbooten; den volgenden dag trok luitenant Steeling er binnen en aanvaarde het bevel. Den 3 December was luitenant Reijns met een schoener uit Nieuwediep vertrokken, had op de Zuiderzee de hollandsche vlag geheschen en zijn equipage aan wal gezet bij Durgerdam. Naar aanleiding van geruchten, dat er zich fransche vaartuigen in de Zuiderzee zouden bevinden, werden divisies flotillevaartuigen daarheen gezonden, ter beveiliging van dat water, waarvan ook, ter geruststelling van de kustbewoners, werd kennis gegeven door het plaatsen van een bericht dien aangaande in het Dagblad van de Zuiderzee en in de Haarlensche courant. De fregatkapitein Nooy ging er heen met een divisie van 4 schoeners en 4 kanonneerbooten, fregatkapitein Waardenburg met een divisie die op dezelfde wijze was zaamgesteld, fregatkapitein Grim met een divisie van 3 schoeners en 4 kanonneerbooten, terwijl fregatkapitein Drieman de Texelsche wateren bewaakte met een divisie bestaande uit zes kanonneerbooten en een kustboot. Toen in Februari 1814 er te water niet veel te doen viel wegens het ijs, hebben eenige commandanten zich tot vice-admiraal Verdooren gewend met verzoek om, met hun equipages, te mogen deelnemen aan het beleg der vesting Naarden. Als gevolg daarvan werden 300 schepelingen onder bevel van fregatkapitein Waardenburg ter beschikking gesteld van generaal Krayenhoff, spoedig gevolgd door 80 man onder luitenant Pfeil; tot een bataillon vereenigd, zijn deze gelegerd geweest in Weesp, 's Graveland en Bussum. Eind Maart kwam

het bevel van den Souvereinen Vorst om een flotille van 15 kanonneerbooten onder bevel van kapitein ter zee Keller gereed te maken, die zich zouden aansluiten bij de engelschen voor Hamburg; de schepelingen die naar Naarden waren gezonden, moesten daarvoor worden terug geroepen, maar werden nog een paar dagen aangehouden, omdat de beschieting der vesting juist zou plaats hebben, en toen ze 10 April in Amsterdam waren teruggekeerd, was de expeditie naar Hamburg niet meer noodig.

Nadat de kans voor een oprukken der fransche troepen van uit Woerden in de richting van den Haag voor bij was, is generaal de Jonge die in Leiden commandeerde, belast met het bevel over de belegeraars van den Helder; den 7 December kwam hij in Alkmaar, 23 Januari 1814 vestigde hij zijn hoofdkwartier aan het Zand, maar eerst 8 Februari kreeg hij geschut ter beschikking, namelijk twee veldstukken uit Purmerend en twee marine kanonnen uit Medemblik. De hoofdmacht werd gevormd door kozakken, doch deze vertrokken in begin Januari, en werden nu gewapende troepen tezaam gebracht uit de boeren van den omtrek, welke benden bekend stonden als de landkozakken. Veel krijgsgeweld is er bij de belegering van den Helder niet gebruikt, zoomin van de eene als van de andere zijde, een enkele schermutseling daargelaten, verder bleef alles bij onderhandelen. Toen de fregatkapitein Cambier commandant van de korvet Venus, ziek werd, is hij in begin Januari eenvoudig uit den Helder overgebracht naar Amsterdam.

De desertie van uit de belegerde plaats was belangrijk, zoo wel wat officieren als schepelingen betreft; in begin December schrijft luitenant ter zee Pfeil van uit Leeuwarden aan vice-admiraal Verdooren, dat er daar een paar honderd schepelingen van het eskader uit Texel waren gepasseerd; ze kregen dikwerf verlof, maar de meesten keerden niet terug. De commandanten der schepen binnen Nieuwediep waren in een zeer moeilijke toestand geraakt; zij waren bekend met een besluit van den Prins van Oranje, waarbij alle zee-officieren van nederlandsche geboorte, die nog in franschen dienst waren, werden opgeroepen om in nederlandschen dienst over te gaan; wie voor een bepaalden tijd den franschen dienst niet hadden verlaten, waren voor altijd uitgesloten van het ge-organiseerd

wordende korps nederlandsche zee-officieren. Tevens waren zij bekend met een nader besluit, waarbij aan den commissaris van marine werd opgedragen, om over te gaan tot een organisatie der zee-officieren met uitsluiting van hen die nog in franschen dienst waren gebleven. Naar aanleiding daarvan, wenden de commandanten zich schriftelijk tot vice-admiraal Verhuell, met verzoek om van dien schriftelijk te mogen vernemen, hoe zij in dit moeilijke geval hadden te handelen. Deze schrijft ook den 19 December aan de commandanten Rijsterborch, Sicama, Frederiks, Cambier en Coertzen dat zijn eenig doel is om het eskader te behouden en tegen alle onheilen te beveiligen, de bewaking daarvan bepaalt zich alleen tegen roof en brand, verdedigen tegen een aanval kan het eskader zich niet, de geheele defensie is saamgetrokken in het fort La Salle. Men is in het land voldoende met dezen stand van zaken bekend. Het verlaten der schepen door de officieren zou noodlottige gevolgen kunnen hebben, en welken keer de gebeurtenissen ook mogen nemen, het eskader blijft een kostbaar bezit voor Holland. Daarenboven zou zoodanige handeling de defensie van het fort La Salle zelfs met geen dag verkorten.

Naar aanleiding daarvan schreef de kapitein ter zee Rijsterborch, mede namens andere commandanten, den 20 December aan den Souvereinen vorst, dat zij alleen op hun post bleven om de schepen voor roof, plundering en andere ongelukken te bewaren; de bemanning was zeer gering, de meeste waren gede-
serteerd, evenals de subalterne officieren.

Ook de vice-admiraal Verhuell had reeds den 14 December in een schrijven gericht tot van der Hoop en May, te kennen gegeven, dat zijn doel was om het eskader en de belangrijke maritime werken van den Helder voor schade te bewaren; echter wees hij er op, dat de bezette forten alles konden bestrijken, en vijandelijkheden tegen den Helder gepleegd, de oorzaak konden zijn, dat alles werd vernietigd. Er zijn dan ook geen vijandelijkheden gepleegd, alles is gegaan met onderhandelingen, waartoe herhaalde malen van weersijden commissies werden aange-
wezen.

De berichten welke binnen de belegerde veste kwamen omtrent den toestand der fransche legers, waren van dien aard,

dat er geen geloof aan werd geslagen, en om zekerheid te bekomen, zond vice-admiraal Verhuell zijn adjudant luitenant Rijk naar Frankrijk om orders te halen; deze vertrok, als visscher vermomd, den 13 Februari uit Nieuwediep, kwam dwars door de engelsche kruisers heen te Boulogne, en keerde den 25 Maart op dezelfde wijze terug, maar de berichten die hij meebracht, waren niet van dien aard dat ze aanleiding waren tot een overgave der forten.

Om over het noodige geld te kunnen beschikken, schreef vice-admiraal Verhuell den 7 Januari 1814 een leening van 20000 francs uit onder de bewoners van Helder en Huisduinen, waarvoor wissels werden afgegeven op de fransche ministeries van marine en van oorlog; deze leening is later geheel afgelost.

Den 9 Februari 1814 strandde een engelsch transportschip komende van Plymouth, op de Noorder-Haaks; van het detachement dat aan boord was, werden slechts 3 officieren, 2 onder-officieren en 22 man gered.

Eerst toen vice-admiraal Verhuell bekend was met de abdicatie van Napoleon en de troonsbestijging van Lodewijk XVIII, werd den 21 April 1814 de fransche driekleur van de forten neergehaald en vervangen door de witte vlag der Bourbons; op de schepen werd de fransche vlag neergehaald, doch door geen andere vervangen; reeds den volgenden dag bezocht generaal de Jonge de stelling, de fransche bezetting, die toen 975 man bedroeg, werd binnen de forten geconsigneerd. Den 29 April kwam de fransche majoor Nacquart met de bevelen van de fransche regeering om de stelling te ontruimen, hetgeen den 4 Mei 1814 geschiedde; op het eskader werd de Nederlandsche vlag geheschen; nog dienzelfden dag kwam de engelsche oorlogsbrik „British Mare” commandant kapitein Riddle op de reede ten anker.

Voor de overname van de vloot en van de maritime werken was de brigadier Wolterbeek reeds den 20 April naar het Zand gekomen. Ingevolge het Parijsche tractaat van 30 Mei 1814 ging het eskader over in bezit van Nederland, met uitzondering van de brik Génie als zijnde gebouwd en uitgerust in Frankrijk. Met deze brik onder bevel van luitenant ter zee Des Landes, is vice-admiraal Verhuell den 9 Mei 1814 uit Nieuwediep vertrok-

ken naar Frankrijk, waar hij den 11 Mei te Havre aankwam.

Toen brigadier Wolterbeek in Nieuwediep kwam voor de overname der vloot, vond hij daar behalve het kleine materieel, de schepen: de Ruyter waar kapitein ter zee Sicama en fregatkapitein van der Loef nog aan boord waren, de Prins waar de fregatkapitein Toussaint aan boord was, de Zoutman met kapitein ter zee Rijsterborch en fregatkapitein Bolken nog aan boord, de Evertsen waar kapitein ter zee Ziervogel en fregatkapitein von Schuler aan boord waren, de Doggersbank met kapitein ter zee Frederiks en fregatkapitein Verhuell aan boord, de korvet Irène met fregatkapitein Coertzen, en verder de schepen Brabant, Joan de Witt, Amsterdam, Rotterdam, de fregatten *Aurora* en *Maria Reygersbergen*, de korvet *Venus*, verder de brik *Génie* onder luitenant Des Landes en de fregatten *Meuse* en *IJssel* waarvan de fransche commandanten en fransche équipages waren gedebatteerd voor den dienst aan wal.

De defensie te water in het zuider-departement was opgedragen aan vice-admiraal Kikkert; deze had werkvolk laten aannemen voor de werf te Hellevoetsluis, wegens de vele reparaties die aan de vaartuigen te verrichten waren, doch in Januari 1814 werd begonnen met weer werkvolk af te danken, en zich tot het hoogst noodzakelijke te beperken, wegens den stand der financiën.

De zinkschepen welke men in het Spui had laten zinken, werden in Januari 1814 weder gelicht.

Van de zeelieden deserteerden er vele die gewoon naar huis gingen, waarom door tusschenkomst van den commissaris van politie te Brielle, aan de veerschippers order werd gegeven, om geen zeelieden over te zetten, die niet van een paspoort waren voorzien. In het begin van de omwenteling, voordat de dienstneming van schepelingen was geregeld, waren er aangenomen voor twee maanden, in de onderstelling dat de zaak spoedig zou zijn beslist en onder voor behoud dat, zoo zulks dan niet het geval was, ze nog in dienst zouden blijven.

Van deze schepelingen bevonden er zich verscheidene op de Zeeuwsche flotille onder bevel van kapitein ter zee van Zuylen van Nyevelt, en zijn daar van de 360 man niet minder dan 100 gedeserteerd, zoodat die vaartuigen zeer zwak bemand

waren, waarom in Maart 1814 eenige schoeners buitendienst gesteld moesten worden om de equipage over andere booten te kunnen verdeelen. De Zeeuwsche flotille bestond uit 5 schoeners en 6 kanonneerbooten onder bevel van kapitein ter zee van Zuylen van Nyeveltdt, en was bemand met 27 officieren, benevens 360 onderofficieren en schepelingen, waarvan er in Juni 1814 bij de opheffing der flotille nog maar 165 over waren. Eind Maart werd het bevel over de flotille opgedragen aan den brigadier Musquetier. De opdracht was om met de engelschen zaam te werken, en in het bijzonder om de gemeenschap te beletten tusschen Bergen-op-Zoom en het fort Bath, die beide nog in fransche handen waren, evenals het eiland Walcheren en de versterkte plaatsen in Staats-Vlaanderen, overigens waren de engelschen meester op de Zeeuwsche wateren. Een poging der franschen om Noord-Beveland op nieuw te bezetten, kostte hun 2 officieren en 19 man aan dooden benevens 9 gewonden; een zelfde poging in Januari 1814 op Zuid Beveland, kwam hen te staan op 12 dooden en vele gewonden. Een poging van de engelschen en hollanders tezamen om met 100 man een paar fransche brikken bij Lillo te veroveren in den nacht van 6 Maart, onder bevel van den engelschen luitenant Champion, werd door de franschen afgeslagen, en kostte 8 dooden en 20 gekwetsten; de brikken konden niet ge-enterd worden, doordien er dubbele enternetten uitwaren, terwijl er 5 brikken lagen in plaats van 2, zooals men ondersteld had.

Bath ging 19 April over en Bergen-op-Zoom den 24 April doordien de fransche bezetting zich voor den nieuwen franschen koning verklaarde; het eiland Walcheren bleef eveneens tot het laatst in fransche handen, en had kort voor het vertrek der franschen nog een bezetting van 5235 man van de landmacht en 2000 zeelieden, die als troepen te land dienst deden, voornamelijk ter verdediging van Vlissingen.

Zeeland resorteerde wat de Marine aangaat, onder den zee-prefect van Antwerpen; voor het leger behoorde het tot de 24e divisie waarvan het hoofdkwartier lag in Brussel; den 22 November was in het paleis van het gouvernement te Vlissingen een proclamatie afgekondigd, waarbij de zeeuwsche eilanden werden verklaard te zijn in staat van beleg. De spaansche krijgs-

gevangenen werden uit Vlissingen verwijderd, en bij den arbeid aan de vestingwerken vervangen door boeren, die daarvoor gerequireerd werden, en wier aantal oorspronkelijk 500 doch op 11 December reeds 800 bedroeg.

De generaal Gilly die op de zeeuwsche eilanden commandeerde, had begin December bericht ontvangen, dat aan de kust tusschen Ter Veere en Westkappel teekens werden gegeven aan den vijand, en gaf daarom last om te schieten op iedereen die, geen militair of douane-beambte zijnde, zich aldaar op de duinen zou bevinden voor zeven uur 's morgens of na 5 uur 's avonds; werden er teekens gegeven van uit de huizen, dan moesten deze woningen aan de vlammen worden prijs gegeven. Half December werd aan de geheele bevolking gelast om alle wapens in te leveren. De fransche ambtenaren kregen alle order om op hun post te blijven, doch daaraan is alleen voldaan door die van het eiland Walcheren, de andere zijn verdwenen, zonder dat men wist waar ze gebleven waren. Medio Februari 1814 is het geheele fransche bestuur van het eiland Walcheren overgebracht naar Vlissingen.

Een deel der engelsche vloot was toen geankerd op de vlakte van Schooneveld, en waren den 5 Februari 2 engelsche fregatten en twee brikken Vlissingen voorbij gezeild, en hadden stelling genomen bij Borselen om den franschen van Walcheren de gemeenschap te beletten met Bath en Antwerpen; den 1 Maart werden zij nog versterkt met een linieschip en een fregat, en was het eiland Walcheren toen zoo goed als afgesloten van de buitenwereld.

Den 21 Maart had er een geschutstrijd plaats tusschen een fransch linieschip, 8 brikken en eenige kleinere vaartuigen met het fort Frederik Hendrik (vroeger Imperial) westwaarts van Breskens, dat door de engelschen was bezet; de franschen trokken terug op Lillo, waar ze hun zeemacht steeds versterkten, waartegen kapitein ter zee van Zuijlen van Nijveldt met de zeeuwsche flotille, die slecht bemand was, niets kon doen, terwijl deze bevelhebber er tevens over klaagt, dat de schoeners onder zijn bevel 20 uur van de 24 aan den grond zitten. De engelschen trokken 28 Maart terug uit het fort Frederik Hendrik; volgens bericht was de fransche generaal Maison met 15000 man fran-

sche troepen binnen Antwerpen gerukt. Doch 2 April abdi-
ceerde Napoleon, en 6 April besteeg Koning Lodewijk XVIII
den franschen troon, hetgeen een einde maakte aan de vijande-
lijkheden, toen zulks in Zeeland bekend was.

Op order van den engelschen vice-admiraal Young werden
de krijgsoperaties gestaakt, zooals ook geschiedde door den
brigadier Musquetier die 16 April met de zeeuwsche flotille
voor Woensdrecht lag, waar hij persoonlijk den 6 April was
aangekomen, en welke flotille door eenige booten komende van
Rotterdam, versterkt was. Den 17 April 1814 werd de verande-
rine van het fransche bestuur te Vlissingen bij proclamatie be-
kend gemaakt, en den 24ste moesten alle oorlogsschepen op den
middag een saluut doen, omdat Lodewijk XVIII te Calais aan
land kwam, komende van Londen. Den 5 Mei werden Veere en
Middelburg door de franschen verlaten, en 6 Mei is ook het
garnizoen van Vlissingen geëvacueerd en vertrokken; in den
nacht van 4 op 5 Mei zijn er ongeregeldeheden gepleegd door de
fransche soldaten en matrozen, ze plunderden de schepen die
in de haven van Vlissingen lagen, waaronder de *Chattam*
welke ingericht was tot magazijn van levensmiddelen; 7 Mei
1814 ging Vlissingen over onder het bestuur van den Souve-
reinen vorst.

Reeds den 20 April hadden de schout-bij-nacht May en kapi-
tein ter zee Gobius opdracht gekregen om zich naar Vlissingen
te begeven, tot overneming van al hetgeen de marine in Zee-
land betrof; zij kwamen daar den 30 April met den commissaris
van Gorkum, tevens om de evacuatie te regelen.

De franschen hadden de fregatten *Milanaise*, *Vestale*, *Eri-
gone*, *Ems* en de brikken *Hussard* en *Acteon* weggevoerd naar
Cherbourg. Van de schepen in Holland gebouwd en die in hol-
landsch bezit terug kwamen, lagen te Vlissingen: de *Chattam*,
Vriesland, *Eurydice*, *Kenau Hasselaar* en 8 kanonneerbooten,
en te Antwerpen de *Hollandais*, *Tromp*, *Minerva*, van der Werf
en een schoener. Als gewapende schepen waren verder nog bij
het Schelde-eskader: *Conquerant* (80 stukken) *Pacificateur*
(80), *Gaulois* (74), *Anversois* (74), *ville de Berlin* (74), *Trajan*
(74), *Commerce de Lyon* (74), *Dugueschin* (74), *Superbe* (74),
Tilsit (80), *Auguste* (80), *Charlemagne* (74), *Cesar* (74). Onge-

wapend lagen de Friedland (80), Albanais (74), Illustre (80), Dantzick (74), Dalmate (74), Pultusk (74), brik Sappeur (16), kotter Idas en 3 schoeners.

Te Antwerpen lagen in aanbouw of ter verdere uitrusting: Neptune (110), Monarque (110), Hymen (110), Tibre (80), Terrible (110), Alexandre (80), Mars (80), Atlas (80), Fougueux (80), Belliqueux (74), Impétueux (74), Aigle (74), Alcide (74), Rupel (44), Inconstante (44) en de Precieuse (44).

Hiervan zijn ingevolge art. 15 van het Parijsche tractaat van 30 Mei 1814 aan Nederland overgegaan: de Cesar (herdoopt in Prins Frederik), Charlemagne (Nassau), Pultusk (Waterloo), Albanais (Batavier), Friedland (Vlaming), Tilsit (Neptunus) en Auguste (Prins van Oranje).

Het aangehaalde art. 15 luidde: Les hautes Parties Contractantes s'étant réservé par l'article 4 de la convention du 23 Avril dernier, de régler dans le présent traité de paix définitif, le sort des arsenaux et des vaisseaux de guerre, armés et non armés, qui se trouvent dans les places maritimes remises par la France en exécution de l'article 2 de la dite convention, il est convenu que les dits vaisseaux et bâtimens de guerre, armés et non armés, comme aussi l'artillerie navale et les munitions navales et tous les matériaux de construction et d'armement, seront partagés entre la France et le pays où les places sont situées, dans la proportion de deux tiers pour la France et d'un tiers pour les Puissances auxquelles les dites places appartiendront.... etc..... etc.....

Ne sont compris dans les stipulations ci-dessus les vaisseaux et arsenaux existant dans les places maritimes, qui seraient tombées au pouvoir des Alliées antérieurement au 23 Avril, ni les vaisseaux et arsenaux qui appartenaient à la Hollande, et nommément la flotte du Texel.

Van de schepen die nog in Holland in aanbouw waren, zijn de namen veranderd als volgt: de Couronne werd Willem de Eerste, Audacieux werd Coalitie, Polyphene werd Holland, Immortelle werd Frederica Sophia Wilhelmina, de Nayade werd Bellona, Ambtieuze werd Koningin, alles voor zoover Amsterdam betrof, en voor wat Rotterdam aangaat, werd de Fidèle herdoopt in Schelde, de Vestale die pas in aanbouw was ge-

bracht is later geworden de Rhijn, terwijl de tot het Texel-
eskader behorende Meuse na dien bekend is als de Maas.

Alvorens dit tijdperk van de zeegeschiedenis af te sluiten, zal nog een enkel woord gewijd worden aan hetgeen is voorgevallen op Java. In den staat aangevende de sterkte der zeemacht op het oogenblik van de inlijving van het grondgebied bij Frankrijk, staan als aanwezig in de kolonien alleen vermeld de Mandarin van 16 stukken en de Rembang van 14 stukken; van het geheele eskader van vice-admiraal P. Hartsink was niets meer over; deze vlagofficier zelf was 23 September 1807 van Java vertrokken, en is in 1808 gestorven te Baltimore op de terugreis naar het vaderland.

De gouverneur-generaal Daendels kwam 4 Januari 1808 op Java aan en rapporteerde dat er geen maritime macht voorhanden was, geen reede of haven bood eenige veiligheid, en in één woord stonden zoowel het eiland Java als de schepen welke zich op de reede bevonden, ter beschikking van den vijand.

Alles wat betrekking had op de zeemacht werd vereenigd te Soerabaya, de maritime opslag van Macassar is daarheen overgebracht, hetgeen ook zou geschieden met de werf van Rembang. Vaartuigen werden gebouwd, bestemd om te ageeren tegen de zeeroovers, maar deze kleine scheepjes hadden geen waarde in een strijd tegen een europeeschen vijand. Het hoofdpunt der verdediging daartegen werd de positie van Meester Cornelis, een geretrancheerd kamp van ongeveer 2 engelsche mijlen diepte en 5 in omtrek; de groote rivier van Batavia vormde het Westerfront, en een kanaal het Oosterfront der stelling, terwijl twee aarden wallen haar aan de noord en zuidzijde beschermden, 8 redouttes en eenige batterijen bewapend met ruim 200 stukken geschut, verdedigden de hoofdtoegangen en verschillende punten langs rivier en kanaal.

In Februari 1811 kwam de brik Claudius Civilis uit Holland op Java aan, en bracht aldaar de tijding van de inlijving bij Frankrijk, welke verandering zonder eenigen tegenstand werd aanvaard; doch het bestuur van gouverneur-generaal Daendels liep ten einde, want 25 April 1811 kwam te Banjoewangi aan het fregat Medusa, en te Soerabaya het fregat Nymphe, aan

boord van het eerste schip bevond zich de nieuwe gouverneur-generaal Janssens, en aan boord van het laatste de generaal-majoor Jumel als bevelhebber van de landmacht. Daendels verliet Java den 29 Juni 1811 met de korvet Sapho, welke in Mei te Soerabaya was aangekomen; ook de fregatten Medusa en Nymphe hebben Java nog verlaten voor de aankomst der engelsche vloot. Den 4 Augustus 1811 kwam de engelsche vloot bestaande uit 4 linieschepen, 14 fregatten, 7 korvetten, 8 schepen van de engelsch indische compagnie en 57 transportschepen in de baai van Tjilentjing; de gouverneur-generaal van Engelsch Indië lord Minto, vergezelde de expeditie. Het landingsleger van meer dan 8000 man, getrokken uit de stationaire troepen van Bengalen en Madras, stond onder bevel van luitenant-generaal Samuel Auchmuty. Den 8sten Augustus 1811 kwam de voorhoede van Tjilentjing over Tandjong Priok te Batavia aan, doch de eerste tegenstand werd pas ondervonden bij een stelling ruim 2000 ellen boven Weltevreden op 10 Augustus. Na de inname van deze stelling wachten de engelschen op de ontscheping van het geschut, en zetten eerst den 20sten de operatie voort. Na een driedaagsche kanonnade werd de stelling van Meester-Cornelis den 26sten door de engelschen bestormd en vermeesterd, hetgeen hun 521 man kostte, waaronder 48 officieren. De gouverneur-generaal Janssens trok terug op Semarang, en leverde nog eenmaal slag, doch moest ook ditmaal het onderspit delven. De capitulatie van Oenarang welke zich ook uitstreckte over „les dépendances du gouvernement de Java”, sloot tegenstand uit in andere plaatsen, zooals Soerabaya.

Aan de voorwaarde van deze capitulatie is geen gevolg gegeven op Decima, waar trouwens de hollandsche vlag ook niet door de fransche was vervangen, hetgeen niet verwonderlijk is, daar de handelsbetrekkingen met Japan alleen waren toegelaten onder de hollandsche vlag, zoodat een verwisseling van vlag gelijk zou staan met het vernietigen van alle handelsverbindingen, wordende geen andere vlag door Japan toegelaten.

Nog op een ander punt der aarde is de hollandsche vlag blijven waaien, namelijk op het fort St. George d'Elmina aan de kust van Guinea, waar Abraham de Veer was als commandant-generaal van onze nederzettingen aan de Goudkust. Hoewel hij

bericht ontving dat het Koninkrijk Holland had opgehouden te bestaan, bleef hij, volgens berichten geput uit particuliere bronnen, zijn bestuursgebied bewaren onder hollandsche vlag, en handhaafde hij zich, afgesloten van de wereld, strijdende tegen engelschen en inboorlingen. De wissels die hij tot betaling van ambtenaren en troepen trok, werden door het fransche bewind geweigerd, en offerde hij zijn eigen vermogen daaraan op, nadat hij in 1812 een opstand onder zijn eigen garnizoen had weten te dempen. In 1816 gaf hij het bestuur over aan Daendels.

BIJLAGE A.

Staat van de Hollandsche Zeemacht begin Augustus 1810.

15 Linieschepen, waarvan 9 in dienst, 4 in aanbouw en 2 onherstelbaar.

CHATTAM, van 90 stukken, was in dienst te Hellevoetsluis, op stapel 1799, te water 1800 te Rotterdam, bouwer Glavimans Jr. Gesloopt in 1823 te Vlissingen; was gekoperd.

KONINKLIJKE HOLLANDER, van 90 stukken, was in dienst te Hellevoetsluis. Op stapel 1804, te water in 1806 te Rotterdam, bouwer Glavimans Jr. Gesloopt in 1819 te Vlissingen; was gekoperd. Was oorspronkelijk genoemd: de Ruyter, toen Piet Hein, vervolgens Rotterdam, daarna Koninklijke Hollander en ten slotte Hollandais.

KROONPRINS, van 80 stukken, was in dienst te Amsterdam, stond in September 1810 op de kameelen op het Pampus. Op stapel 1797, te water in 1798 te Amsterdam; bouwer R. Dorsman, was gekoperd. Heette eerst Wreker, toen Kon. Hollander, daarna Kroonprins en ten slotte Prince.

ADMIRAAL DE RUYTER, van 80 stukken, in aanbouw te Amsterdam; was in September 1810 voor 21/24 gereed. Op stapel 1806, te water 1808 te Amsterdam; bouwer P. Schuyt Jr.; gekoperd. Aan de koloniale Marine overgegeven in 1816 en in Oost-Indië in 1818 gesloopt.

ADMIRAAL EVERTSEN, van 80 stukken, in aanbouw te Amsterdam; was in September 1810 voor 21/24 gereed. Op stapel 1806, te water 1808 te Amsterdam; bouwer P. Schuyt Jr. Is bij Diego Garcia gebleven, verlaten en vervolgens verbrand in 1819.

ADMIRAAL PIET HEIN, van 80 stukken; op stapel te Rotterdam; was in September 1810 voor 6/24 gereed; was in 1806 op stapel gezet, maar reeds op de helling vervuurd; is in

1811 gesloopt en vervangen door een linijschip van 74 stukken, dat te water ging in 1813; bouwer Glavimans Jr.; was gekoperd in 1817; gesloopt in 1819 te Vlissingen.

AMSTERDAMSCH E HANDEL, van 80 stukken; in dienst te Medemblik; was in September 1810 te Medemblik in reparatie en voor 23/24 gereed. Op stapel in 1804, te water in 1806 te Amsterdam. Bouwer R. Dorsman. Eerst genoemd de Leeuw, toen Commerce van Amsterdam, daarna Amsterdamsche Handel, ten slotte Amsterdam. Is vergaan in de Algoabaai 1817.

ADMIRAAL ZOUTMAN, van 80 stukken; in dienst te Medemblik; op stapel 1798, te water in 1800 te Amsterdam, bouwer R. Dorsman, gekoperd. In 1818 ingericht tot logement-schip; in 1827 te Nieuwediep verkocht voor f 8000.— en in 1830 gesloopt.

BRABAND, van 76 stukken; in dienst te Medemblik. Op stapel 1782, te water 1785 te Rotterdam, bouwer P. van Zwijndrecht Pzn.; gekoperd. Heette eerst Willem de Eerste, herdoopt in 1795 in Brutus en in 1806 in Braband. Gesloopt te Vlissingen in 1820.

ADMIRAAL TROMP, van 68 stukken, in aftimmering te Rotterdam; was in September 1810 voor 19/24 gereed. Op stapel in 1805, te water in 1808 te Rotterdam, bouwer Glavimans Jr., gekoperd. In December 1820 overgegeven aan de Koloniale Marine; later gesloopt.

JOHAN DE WITT, van 68 stukken; in dienst te Medemblik; was in September 1810 te Medemblik in reparatie en voor 23/24 gereed. Gebouwd in 1798 te Rotterdam, bouwer Glavimans Jr., gekoperd; gesloopt in Nieuwediep in 1817.

DOGGERSBANK, van 68 stukken, in dienst te Medemblik; was in September 1810 in Medemblik in reparatie en voor 21/24 gereed. Op stapel in 1797, te water in 1798 te Rotterdam, bouwer Glavimans Jr. Is hernoemd Zeeland; was gekoperd. In 1807 buiten dienst; kazerneschip; verkocht in 1839 te Nieuwediep voor f 14300.—.

ROTTERDAMSCH E HANDEL, van 68 stukken, in dienst te Amsterdam; stond in September 1810 op de kameelen op het Pampus. Op stapel en te water in 1798 te Amsterdam, bouwer R. Dorsman, was gekoperd. Heette eerst Hersteller, daarna Commerce van Rotterdam, vervolgens Rotterdamsche Handel, en ten slotte Rotterdam. Afgekeurd en verkocht in Engeland in 1815.

UTRECHT, van 68 stukken, liggende in herstelling te Hellevoetsluis, doch onherstelbaar verklaard. Op stapel in 1798, te water 1800 te Rotterdam, bouwer Glavimans Jr. Heette eerst Peter Paulus, doch in 1807 hernoemd Utrecht. Gesloopt te Hellevoetsluis in 1815; was niet gekoperd.

VERWACHTING, van 68 stukken, liggende als onherstelbaar te Nieuwediep. Op stapel 1783; gesloopt in 1810.

11 Fregatten, waarvan 5 in dienst of gereed, 5 in aanbouw of reparatie, en 1 onherstelbaar.

VAN DER WERF, van 50 stukken, in aanbouw te Rotterdam, was in September 1810 voor 6/24 gereed. Op stapel in 1809, te water in 1812 te Rotterdam, bouwer Glavimans Jr. Is volgens fransch model veranderd in een fregat van 44 stukken, gekoperd. In 1821 overgegeven aan de Koloniale Marine, later gesloopt.

MEUSE, van 44 stukken, in aanbouw te Amsterdam naar het model van de fransche Justice; was in September 1810 voor 4/24 gereed. Op stapel 1810, te water 1811 te Amsterdam, bouwer P. Schuyt Jr., was gekoperd. Hernoemd de Maas; in Nieuwediep gesloopt in 1815. Was op stapel gezet ter vervanging van de Alcide van 50 stukken, die niet voltooid is.

IJSSEL, van 44 stukken, in aanbouw te Amsterdam naar het model van de fransche Justice; was in September 1810 voor 4/24 gereed. Op stapel 1810, ter vervanging van de Ridder van de Unie van 50 stukken, die niet is afgebouwd; te water 1811 te Amsterdam, bouwer P. Schuyt Jr., was gekoperd. Afgekeurd te Hellevoetsluis en voor f 8500.— verkocht in 1826; bij het uithalen uit de haven, omgeslagen.

KONINGIN, van 44 stukken, in aftimmering te Rotterdam. Op stapel 1806, bouwer Glavimans Jr. Oorspronkelijk genoemd Phoenix, daarna Jason, toen Koningin en ten slotte Reine. Omgeslagen bij de Willemstad in Mei 1811.

MARIA REIGERSBERGEN, van 32 stukken, gereed te Amsterdam. Op stapel 1807, te water 1808 te Amsterdam, bouwer P. Schuyt Jr., gekoperd. Later hospitaalschip te Nieuwediep; in 1842 verkocht voor f 7900.—

DAGERAAD, van 32 stukken, gereed te Amsterdam. Op stapel 1807, te water 1808 te Amsterdam, bouwer P. Schuyt Jr., gekoperd in 1809. Hernoemd *Aurore*; overgegaan aan de Koloniale Marine; later gesloopt.

MINERVA, van 32 stukken, in dienst te Hellevoetsluis. Op stapel 1804; te water 1805; verkocht ter sloop in Vlissingen in 1835 voor f 4660.—

KENAU HASSELAAR, van 32 stukken, gereed te Rotterdam. Op stapel 1804, te water 1805; heette *Diana*, hernoemd *Kenau Hasselaar*; was gekoperd. Verkocht te Nieuwediep in 1841.

VRIESLAND, van 32 stukken, in dienst op de Schelde, op stapel 1802, afgeloopen 1803 te Amsterdam. Heette *Aurora*, hernoemd in *Vriesland*. Verkocht ter sloop in 1817.

EURYDICE, van 32 stukken in reparatie te Rotterdam; was in September 1810 voor 20/24 gereed. Op stapel 1801, te water 1802 te Rotterdam, bouwer Glavimans Jr. Was van oude constructie; heeft in 1817 en 1819 reizen gedaan naar de Middellandsche zee en naar West-Indië, is in 1821 te Vlissingen nog eens opgewonden en van nieuw verband voorzien; wachtschip, daarna logementschip te Vlissingen.

In 1847 te Vlissingen ter sloop verkocht voor f 21100.—

CONSTITUTIE, van 32 stukken, lag als onherstelbaar te Nieuwediep. Was een oud Oost-Indisch Compagnie-schip.

6 Korvetten in dienst, waarvan 2 in Oost-Indië.

DE VENUS, van 20 stukken, in dienst te Texel. Op stapel

1806, te water 1807 te Amsterdam, bouwer P. Schuyt Jr.; was gekoperd. In Januari 1821 overgegeven aan de Koloniale Marine, later gesloopt.

LYNX, van 20 stukken, in dienst te Hellevoetsluis. Op stapel 1806 te Rotterdam, bouwer Glavimans Jr. Door de franschen in den grond gehakt in November 1813 voor de haven van Hellevoetsluis.

AJAX, van 18 stukken, in dienst op de Schelde. Gebouwd in 1796 te Harlingen; was gekoperd. In 1824 overgegeven aan de Koloniale Marine, later gesloopt.

IRIS, van 18 stukken, in dienst op de Schelde. Op stapel 1802, te water 1803 te Amsterdam, bouwer Glavimans Jr., was gekoperd. Is in 1816 overgegeven aan de Koloniale Marine, later gesloopt. Heette oorspronkelijk het Duifje.

MANDARIN, van 16 stukken, was in Oost-Indië.

JAVAAAN, van 16 stukken, is in Juni 1810 uit Indië gezeild en aangekomen in Bordeaux.

9 brikken, waarvan 3 in dienst binnenslands en 1 in Oost-Indië.

CLAUDIUS CIVILIS, van 14 stukken, in dienst te Texel; is in September 1810 van Amsterdam naar Texel vertrokken. Op stapel 1807 te Amsterdam, bouwer P. Schuyt Jr. Is in 1810 naar Indië vertrokken en in 1812 te Batavia gesloopt. Een brik van denzelfden naam is in 1811 uit Indië in Frankrijk aangekomen en daar gebleven.

FERRETTTER, van 14 stukken, in dienst te Texel. Was op de engelschen veroverd. Is in 1841 verkocht als de Daphne.

RUBY, van 12 stukken, in reparatie te Rotterdam. Is in September 1810 onherstelbaar verklaard. Was op de engelschen veroverd.

HAAI, van 7 stukken, in reparatie te Rotterdam, was in September 1810 voor 23/24 gereed. Gebouwd in 1800 te Rotter-

dam door Glavimans Jr.; was gekoperd. Is in 1826 ingericht tot kiellichter.

ZEE-MEEUW, van 7 stukken, in reparatie te Rotterdam, was in September 1810 voor 23/24 gereed.

HAVIK, van 6 stukken, in reparatie te Rotterdam, was in September 1810 voor 23/24 gereed. Op stapel 1806, te water 1807 te Rotterdam, bouwer Glavimans Jr., was gekoperd. Is in 1828 te Hellevoetsluis verkocht. Er was ook een brik Havik van 7 stukken, die in 1806 te Amsterdam is gebouwd door P. Schuyt en toen Ketty heette; deze is in 1812 te Amsterdam aan particulieren verkocht.

IRENE, van 6 stukken, in dienst te Amsterdam. In Januari 1813 is deze omgewisseld met de Grashopper, een engelsche brik, die in December 1811 over de Haaks was geslagen en toen in bezit genomen. De oude Irène is toen verkocht, en de Grashopper blijven varen onder den naam Irène; deze is in 1822 te Vlissingen gesloopt.

REMBANG, van 14 stukken, in Oost-Indië.

HOLLANDAIS, een brik, in dienst in Oost-Indië, die in 1810 te Bordeaux is binnengekomen.

45 Schoeners van 7 stukken.

Bankert, Beschutter, Bloys, Brak, Brakel, Breidel, Cachelot (op stapel te Amsterdam in 1799, verkocht in 1817 te Medemblik voor f 615.—), Circe, Crocodil (op stapel te Amsterdam in 1799, verkocht in 1823 te Nieuwediep voor f 400.—), Crul, Das, v. d. Does, Evertsen, Expeditie, v. Galen, de Gelder, v. Gendt, Gijzel, de Haan, de Haas, Hagedis (gesloopt in 1810), Heemskerk, Horsel, Hulst, Kempmaan, Knorhaan, Krekel, de Liefde, v. Nes, Pieter Floriszoon (op stapel 1803 te Amsterdam, bouwer R. Dorsman, verkocht in 1825 te Hellevoetsluis), Reynst, Rob, Roemer Vlack, Schram, Schrijver (op stapel 1803 te Amsterdam, bouwer R. Dorsman, verkocht in 1817 te Medemblik voor f 730.—), Staghouver, Tj. H. de Vries, Triton, Verschoor, Vlugg, Tromp (Cornelis), Warmond (op stapel 1803 te

Amsterdam, bouwer R. Dorsman, verkocht te Medemblik in 1817), Wassenaar, Waterhond (gesloopt in 1810), Witte Cornelisz.

In September 1810 waren er 21 in dienst en gereed in het ressort Amsterdam, 6 in het ressort Rotterdam, de overige in reparatie, waarvan 8 in Amsterdam.

1 Canonniere van 15 stukken.

DE HYENA, van 15 stukken, op stapel 1806 te Amsterdam, bouwer P. Schuyt Jr., gesloopt in 1821 te Medemblik.

7 Galjooten van 7 stukken.

List, Meeuw (op stapel 1798 te Rotterdam, bouwer Glavimans Jr., verkocht in 1810), Salamander, Sphynx, Voorzorg, de No. 1 en No. 2.

179 Kanonneerbooten van 3 stukken,

waarvan in September 1810 er 45 gereed en in dienst waren in ressort Amsterdam, 64 aldaar in herstelling, 20 gereed en in dienst in ressort Rotterdam en 37 in herstelling; overige in de Zeeuwsche wateren, ressorteerende onder de prefectuur van Antwerpen.

2 Hulken van 18 stukken.

ZEEKOE, in dienst te Amsterdam, zijnde een oud Oost-Ind. Cie.-schip.

DRAAK, in dienst te Rotterdam.

5 Kustbooten met 3 kanons.

de Ameland, Schiermonnikoog, Texel en Terschelling in dienst in ressort Amsterdam, en de Zeeland in dienst in ressort Rotterdam.

2 Boeiers met 4 kanons.

Surveillance en Vigilante, beide in dienst in ressort Rotterdam.

2 Aviso's van 6 stukken,

de No. 80 en No. 90, beide in dienst op de Zuiderzee.

15 Hengsten, elk met 1 kanon, alle in ressort Rotterdam.

28 Landingbooten, elk met 1 kanon, alle in ressort Amsterdam.

7 Buitenjachten,

Arend, Batavia, Boreas, Jason, Zephir, Juno, Eolus.

4 Binnenjachten,

de Patrijs, 't Waterhoen, de Glazen sloep, en 't Koningsjacht.

18 Werkvaartuigen ,

Adonis, Bantam, Griet, Mercur, Noodhulp, Trekvogel, Vlieger, Watersnip, de Monsterschuit, de Rechercheschuit, de Ziekenkaag, de Groote Poon, de Kleine Poon, de kotter Onrust, de kagen de Vaardige en de Driftige, en de tjalken Atlas en Lastdrager.

BIJLAGE B.

Schepen, in aanbouw gebracht tijdens de fransche overheersching, of in de latere Nederlandsche vloot opgenomen ingevolge het Verdrag van 1814.

ALBANAIS, linieschip van 74 stukken, van stapel in 1808 te Antwerpen; hernoemd Batavier, gesloopt 1817.

AMBITIEUSE, fregat van 44 stukken; op stapel in Amsterdam, Januari 1813, afgeloopen November 1814, bouwer P. Schuyt Jr. Hernoemd Koningin en later Wilhelmina; is in 1816 gekoperd. In 1821 overgegeven aan de Koloniale Marine; later gesloopt.

AMSTEL, fregat van 44 stukken; op stapel in 1812 te Rotterdam en in 1814 te water; bouwer Glavimans Jr.; gesloopt te Hellevoetsluis in 1841.

AUDACIEUX, linieschip van 74 stukken, op stapel in 1812 te Amsterdam en in October 1816 afgeloopen; bouwer P. Schuyt Jr. Hernoemd de Coalitie, naderhand Wassenaar; Januari 1827 bij Egmond gestrand en verbrijzeld.

AUGUSTE, linieschip van 80 stukken, te water in 1811 te Antwerpen; hernoemd de Prins van Oranje; verkocht in 1825.

BATAVIER, linieschip, zie Albanais.

BELLONA, korvet, zie Nayade.

CÉSAR, linieschip van 74 stukken; te water in 1807 te Antwerpen; hernoemd Prins Frederik. Verkocht in Engeland in 1821.

CHARLEMAGNE linieschip van 74 stukken; te water in 1807 te Antwerpen; hernoemd de Nassau. Over aan de Koloniale Marine in 1818.

COALITIE, linieschip, zie Audacieux.

COURONNE, linieschip van 74 stukken; op stapel in 1811 te Amsterdam; te water in 1813, bouwer P. Schuyt Jr. Hernoemd de Prins Willem de Eerste. Was in 1823 kazerneschip in Nieuwediep. In 1829 voor f 10.000.— verkocht en gesloopt.

EENDRACHT, korvet, zie Nayade.

EMS, fregat van 44 stukken, gebouwd in 1811 te Rotterdam door Glavimans Jr. Is door de franschen vervoerd naar Frankrijk.

FIDELE, fregat van 44 stukken; in 1813 op stapel te Rotterdam en in 1817 te water. Was gekoperd. Was een wondersnelle zeiler. Hernoemd de Schelde. In 1842 wachtschip te Hellevoetsluis en aldaar in 1853 door particulieren gesloopt.

FREDERICA SOPHIA WILHELMINA, fregat, zie Immortelle.

FRIEDLAND, linieschip van 80 stukken; in 1810 te water te Antwerpen; hernoemd Vlaming. Gesloopt 1823.

HOLLAND, linieschip, zie Polyphène.

IMMORTELLE, fregat van 44 stukken; op stapel 1813 te Amsterdam, te water 1814; bouwer P. Schuyt Jr.; was gekoperd. Hernoemd de Frederica Sophia Wilhelmina; gesloopt te Hellevoetsluis in 1820.

JAHDE, fregat van 44 stukken, gebouwd in 1811 te Rotterdam door Glavimans Jr. Is door de franschen vervoerd naar Frankrijk.

KONINGIN, fregat, zie Ambitieuze.

LA NAYADE, korvet van 20 stukken; op stapel in 1811 te Amsterdam en in 1814 te water; bouwer P. Schuyt Jr.; was gekoperd. Hernoemd Bellona, daarna Eendracht. Te Nieuwediep gesloopt in 1840.

NASSAU, linieschip, zie Charlemagne.

NEPTUNUS, linieschip, zie Tilsit.

POLYPHENE, linieschip van 74 stukken; op stapel in 1812 te Amsterdam en in 1817 te water; bouwer P. Schuyt Jr. Hernoemd de Holland. In 1832 te Nieuwediep verkocht.

PRINS FREDERIK, linieschip, zie César.

PRINS VAN ORANJE, linieschip, zie Augusta.

PRINS WILLEM DE EERSTE, linieschip, zie Couronne.

PULTUSK, linieschip van 74 stukken; te water in 1807 te Antwerpen; hernoemd Waterloo.

RHIJN, fregat, zie Vestale.

SCHELDE, fregat, zie Fidèle.

TILSIT, linieschip van 80 stukken; te water in 1810 te Antwerpen; hernoemd Neptunus. Gesloopt in 1818.

TRAVE, fregat van 44 stukken; op stapel in 1811 te Amsterdam, bouwer P. Schuyt Jr. Door de engelschen genomen in 1813.

VESTALE, fregat van 44 stukken; op stapel in 1813 te Rotterdam, te water in 1815; bouwer Glavimans Jr. In 1818 gekoepd. In 1828 te Vlissingen verlengd; hernoemd de Rhijn. Was bestemd, om ingericht te worden tot stoomschip. In 1830 te Amsterdam verbouwd tot een fregat van 54 stukken. In 1852 wachtschip te Hellevoetsluis, daarna te Nieuwediep.

VLAMING, linieschip, zie Friedland.

WASSENAER, linieschip, zie Audacieux.

WATERLOO, linieschip, zie Pultusk.

WEZER, fregat van 44 stukken, in 1811 op stapel te Amsterdam; bouwer P. Schuyt Jr. Is in 1813 door de engelschen genomen.

WILHELMINA, fregat, zie Ambitieuze.

BIJLAGE C.

Lijst der terreinen en gebouwen, op 1 Januari 1810 onder
Directie van het Ministerie van Marine en Koloniën.

Departement van Amsterdam:

de werf op Kattenburg met alle daarop staande gebouwen en woonhuizen; —

het magazijn, staande op het Kattenburger-plein; —

de lijnbaan met pakhuis en woonhuis, staande op het Funie; —

de geschutwerf, staande in de laagte der Kadijk, met daaraan behorende loodsen en woonhuis; —

een molen, met daarbij behorende loods en woonhuis, staande aan het Funie; —

Verder, als afkomstig van de Oost-Indische en van de West-Indische Compagnie:

het groote magazijn, de lijnbaan en de werf, met deszelfs gebouwen, gelegen op Oostenburg; —

de lijnbaan is provisioneel afgestaan aan het departement van Oorlog; —

het nieuwe magazijn in de groote Oostenburgerstraat, eveneens provisioneel afgestaan aan Oorlog; —

het suikermagazijn en woonhuis, op de Oostenburgergracht; —

de olietokerij in de Rapenburgerstraat; —

drie pakhuizen, genaamd: de oude werf, op de IJgracht; —

drie pakhuizen, genaamd: Batavier, in de Rapenburgerstraat, en provisioneel afgestaan aan den directeur der middelen te water; —

de rokerij en eenige woonhuizen, waarvan één, gelegen op den hoek van Kloveniersburgwal en Hoogstraat; —

het West-Indische slachthuis op de IJgracht. —

Te Medemblik:

het dok en de werf, met de daarbij behoorende woonhuizen en gebouwen.

Te Enkhuizen:

het hospitaal, met alle daartoe behoorende gebouwen;
het zeekantoor, gedeeltelijk in gebruik bij de Maatschappij tot Nut van het Algemeen;

drie pakhuizen op de Nieuwe haven;

het magazijn en de timmerwerf, met vier daarop staande loodsen;

en, als afkomstig van de Oost-Indische en van de West-Indische Compagnie: de timmerwerf, met de daarop staande en bijbehoorende gebouwen en woonhuizen, gebruikt wordende voor het Maritime Instituut; —

het bootsmanspakhuis, het kuiperspakhuis en het West-Indische pakhuis, met bijbehoorende woning. —

Aan het Nieuwediep:

een sleephelling, tot reparatie van lichte vaartuigen; —

een gebouw, tot kazerneering van militairen; —

een kantoor van den havenmeester; —

een kruitmagazijn; —

zeven woonhuizen, drie gebouwen en zeven loodsen, tot berging van materialen, benevens twee wachthuisjes op den Dijk.

Op Wieringen:

een hospitaal of lazareth, drie woonhuizen en drie loodsen.

Departement van Rotterdam:

het zeekantoor, staande aan de Spaansche kade; —

het magazijn met twee woonhuizen, aan de Nieuwe Haven; —

de groote werf aan het eind van het Haringvliet, met daarop staande gebouwen en woonhuizen; —

de kleine werf aan den Hoogen Zeedijk, buiten de Oostpoort, met daarop staande gebouwen en woonhuizen; —

de lijnbaan met woonhuis, aan de buitenzijde van den Hoogen Zeedijk;

het Invalidenhuis te Delfshaven, aan de Oostzijde der haven; —

de quarantaine-plaats in het Haringvliet, met hospitaal en loodsen; —

het lazareth te Goede-Rhede, buiten de stad, en geschikt tot opname en verpleging van zieken; —

en, afkomstig van de Oost-Indische en van de West-Indische Compagnie:

een huis, met daarbij behoorende pakhuizen, in de Boompjes te Rotterdam, waarvan èèn pakhuis is verhuurd; —

een huis, met daarbij behoorende pakhuizen aan het Haringvliet.

Te Hellevoetsluis.

de werf, met daarop staande gebouwen en woonhuizen; —
het groote dok langs de werf; —

een kioldok aan het groote dok, met daarbij behoorende kettingmolen en loodsen; —

een groot houten gebouw in de struiken, buiten de forteresse, tot een hospitaal; —

een stuk land, zijnde de tuin achter het magazijn en logement; —

drie woonhuizen, twee gebouwen en negen loodsen, of keten tot berging van materialen; —

een magazijn aan de Oostzijde der haven; —

Te Middelburg:

afkomstig van de Oost-Indische en van de West-Indische Compagnie:

het Oost-Indische huis op de Rotterdamsche Kade, met de daarbij behoorende pakhuizen; —

het militair depot, voorheen het Schuttershof, de Bosse of de Kolveniers, gebruikt wordende tot een hospitaal; —

de timmer- en equipagewerf aan de westpunt der Middelburgsche haven, met de daarop staande gebouwen; —

- de kleine werf bij de Slijkpoort; —
 het huis, genaamd de Globe, op de Rotterdamsche kade; —
 een huis, genaamd de Eenhoorn, op de Koorndijk; gebruikt
 voor de kazerneering van troepen; —
 een huis in de Ververijstraat, voor bureau der kazer-
 neering; —
 twee pakhuizen, genaamd Dockum en Zeepziederij; —
 vier kleine huisjes met stallen; —
 het zeemagazijn of arsenaal, aan het eind van het Dok over
 de Sasbrug, met twee pakhuizen en een woning, wordende ge-
 bruikt ten dienste der kazerneering; —
 twee pakhuizen, genaamd Suikerpakhuis en Slachthuis, op
 den Blauwen Dijk, gedeeltelijk gebruikt voor kazerneering.
-

BIJLAGE D.

Keizerlijk decreet van 20 December 1810.

Betreffende de instelling der Maritime Prefectuur in Holland.

1e titel: de maritime prefectuur.

De administratie van het maritime arrondissement Holland is opgedragen aan een zee-prefect, wiens dienst is omschreven in het reglement van 7 Floreal, jaar 8.

Amsterdam is de hoofdplaats der prefectuur.

2e titel: de verdeeling van het arrondissement.

De prefectuur bestaat uit twee divisieën, waarvan de eerste omvat, Amsterdam en alle havens, behoorende tot het voormalige Noorder-Departement. De tweede omvat Rotterdam, Hellevoetsluis en alle havens en kusten van het voormalige Zuider-Departement. De tweede divisie vormt een onder-arrondissement; Rotterdam is er de hoofdplaats van.

3e titel: de dienstregeling.

De dienstregeling is gesplitst in vijf onderdeelen, als:

1e, état-major, militaire officieren, artillerie en troepen; 2e, uitrusting en haven-beweging; 3e, scheepsbouw; 4e, administratie en comptabiliteit; 5e, inspectie.

4e titel: de état-major, militaire officieren, artillerie en troepen.

In elk der havens van Amsterdam en Rotterdam wordt een chef-militair benoemd, die bovendien het toezicht heeft over de seininrichtingen en het daaraan verbonden personeel, alsook over de vuurtorens en de bebakening. Onder de orders van den chef-militair worden aangesteld twee luitenants als adjudanten, en een officier voor het artilleriepark. De chef-militair te Am-

sterdam vervangt den zee-prefect bij diens afwezigheid; in Rotterdam is hij chef van dienst, onder de orders van den prefect.

5e titel: uitrusting en haven-beweging.

In elk der havens van Amsterdam en Rotterdam is een directeur van uitrusting; deze verricht dezelfde werkzaamheden, als in vroeger tijd de équipagemeester. Onder de orders der directeuren worden onder-directeuren aangesteld in Amsterdam, Medemblik, Nieuwediep, Hellevoetsluis. Bij de voornaamste werven worden boekhouders aansteld.

6e titel: scheepsbouw.

Voor het arrondissement wordt benoemd een constructeur-generaal, die is toegevoegd aan den inspecteur-generaal van scheepsbouw.

Verder worden benoemd constructeurs en onder-constructeurs, die geplaatst worden naar gelang der eischen van den dienst. Er wordt niets veranderd aan de werkzaamheden, welke tegenwoordig aan die betrekkingen zijn verbonden.

7e titel: administratie en comptabiliteit.

In elke der havens van Amsterdam en Rotterdam zijn drie commissarissen, als: één voor de betaalsrollen, hospitalen en levensmiddelen, één voor de maritime inscriptie en de prijzen, en één voor de comptabiliteit. Hun werkkring wordt in een reglement geregeld.

8e titel: van de invaliden en de prijzen.

In elk der havens van Amsterdam en Rotterdam is een thesaurier voor de invaliden, de prijzen en voor de kas der zeelieden. Hun werkkring is vastgesteld in een reglement. Zij hebben ambtenaren in de havens en kwartieren van de maritime inscriptie.

9e titel: de inspectie.

Er wordt benoemd een marine-inspecteur voor het geheele

arrondissement, benevens onder-inspecteurs te Amsterdam en te Rotterdam. Hun werkkring is vastgesteld in het reglement van 7 Floreal, jaar 8.

10e titel: raad van administratie.

In Amsterdam en in Rotterdam is een raad van administratie, bestaande uit: den prefect, die den raad presideert, als hij tegenwoordig is; de chef-militair; de directeur van uitrusting; de chef-constructeur, en de commissaris van comptabiliteit.

De constructeur-generaal heeft zitting in den raad in de haven, waar hij zich voor zijn werkkring bevindt. De marine-inspecteur, en bij zijn afwezigheid, de onder-inspecteur, moeten den raad bijstaan.

De secretaris van de prefectuur in Amsterdam, en die van het onder-arrondissement Rotterdam, zijn elk in zijn haven, secretaris van den raad van administratie.

De werkkring van den raad is vastgesteld in het reglement van 7 Floreal, jaar 8.

BIJLAGE E.

BEPALINGEN, BETREFFENDE DE VISSCHERIJ.

Deereet van 14 September 1810 voor de groote visscherij.

Art. 1; bepaalt, dat de groote zee-visscherij met schepen, bemand met 9 en meer koppen, aan de bewoners dezer provinciën is toegestaan.

Art. 2; schrijft voor, dat de reeders dezer vaartuigen voor den zee-commissaris van hun kwartier, een verklaring moeten afleggen omtrent de uitrusting, bestemming naar en inhoud van het schip, het aantal zeelieden, hun naam, ouderdom en geboorteplaats, zoomede van den tijd, dien zij meenen noodig te hebben, voor de visscherij, gerekend van den dag van vertrek tot dien van aankomst.

Art. 3; aan het vaartuig wordt dan een schriftelijke toestemming gegeven voor het uitoefenen van de visscherij voor den opgegeven tijd, en vermeldende alle voorgenoemde bijzonderheden.

Art. 4; op periodiek in te zenden staten wordt aan den Minister kennis gegeven, van de verleende vergunningen.

Art. 5; er mogen op de vaartuigen der groote visscherij geen andere zeelieden worden gebruikt, dan onderdanen van het Keizerrijk.

Art. 6; er mogen op de vaartuigen geen andere gereedschappen zijn, dan die noodig zijn voor de visscherij, en niet meer levensmiddelen, dan overeenkomt met den duur der reis. Er mogen geen passagiers met het vaartuig de haven verlaten, of daarmede binnen komen.

Art. 7; bij terugkomst in de haven moet een verklaring afgelegd worden voor den zee-commissaris, betreffende alle voorvallen, die in zee hebben plaats gehad, en in het bijzonder

van de gevallen, waarin communicatie is geweest met vijandelijke of neutrale schepen. Deze verklaringen worden dan aan den Minister gezonden.

Art. 8; de reeders zijn aansprakelijk voor het gedrag van hun schippers. Zij geven aan den Minister van Marine kennis van alle bijzonderheden, hun door de schippers meegedeeld, en eveneens van de hoeveelheid visch, door elk hunner schepen gevangen.

Art. 9; de bijzondere politiereglementen, betreffende het binnenkomen en verlaten der havens door de kustvisschers, zijn ook toepasselijk op de vaartuigen der groote visscherij.

Reglement voor de politie en het toezicht over de visschers op de kusten van het zee-arrondissement van Holland; 15 Juni 1811.

Dit reglement is vastgesteld door den hertog van Plaisance, op voordracht van den zeeprefect. Het had ten doel, om alle gemeenschap met den vijand te beletten.

Art. 2; bepaalt, dat de kust voor de visscherij wordt verdeeld in stations of verzamelplaatsen, terwijl de visschers alleen dáár mochten binnenkomen, of vandaar vertrekken; tusschenliggende plaatsen waren uitgesloten, tenzij door overmacht daartoe gedwongen.

Art. 3; de zeeprefect benoemt opzieners over de visscherij, welke worden gekozen uit de gewezen kapiteins van de handelsvaart, van de groote visscherij, of van de kustvisscherij.

Art. 5; de eerste opziener van elk station is chef, de anderen zijn adjuncten.

Art. 8; de vaartuigen, waar de hoofd-opziener of de adjuncten zich aan boord begeven, moeten alle werktuigen voor de vischvangst aan land achterlaten, daar deze hun volstrekt verboden is gedurende den tijd, dat ze met het toezicht zijn belast.

Art. 9; de soldij der hoofd-opzieners en die van hun adjuncten.

ten, wordt gevonden door een heffing van elk visschersvaartuig, naar gelang van den inhoud.

Art. 13; de bepalingen van dit reglement zijn toepasselijk voor alle havens van af het Goereesche Gat (oostelijke punt van het eiland Overflakkee), tot aan het Eyerlandsche Gat (noordelijke punt van het eiland Texel) en van het eiland Vlieland tot aan den mond van de Jade, met inbegrip van de Lauwerzee, Dollart en Jade.

Art. 14; de bepalingen zijn eveneens van toepassing op het deel van de Zuiderzee, benoorden de lijn Staveren tot Medemblik; deze twee plaatsen vormen op zichzelf stations of verzamelplaatsen. De visschersvaartuigen, blijvende bezuiden de lijn Medemblik—Staveren, zijn vrij van deze bepalingen.

Art. 15; niemand kan in hoedanigheid van schipper of stuurman bij de visscherij erkend worden, indien hij niet tenminste veertig jaar oud is, en aan het bureau van de maritime inscriptie van zijn kwartier is ingeschreven, en voldaan heeft aan de lichting der zeelieden.

Art. 16; geen visschersvaartuig mag uitloopen, zoolang de rol niet in orde is; buiten den rol om, mag niemand zich aan boord bevinden.

Art. 18; elk visschersvaartuig voert in de zeilen zijn nummer en de hoofdletter van de haven, waartoe hij behoort, alles van bepaalde grootte en kleur. De sloepen en booten voeren dezelfde nummers en letters.

Art. 19; de hoofd-opziener zeilt aan het hoofd van zijn divisie, elke adjunct aan het hoofd zijner sectie; zij blijven een weinig verder in zee, dan de visschers, teneinde alles te kunnen waarnemen; zij zullen het laatste binnenloopen.

Art. 20; geen visschersvaartuig mag zich verder dan vijftien-duizend meter van de kust verwijderen.

Art. 21; de hoofd-opziener ontvangt de instructies, hoe te handelen als de vijand nadert; van alle berichten omtrent de

beweging en de nadering van den vijand, geeft hij kennis aan den commandant van de naastbij gelegen militaire post.

Art. 25; elk visschersvaartuig, dat zich buiten de grenzen verwijderd, of gemeenschap heeft met den vijand, wordt door den hoofd-opziener in de naastbij gelegen militaire post in verzekering gesteld. De officier van de post stelt een onderzoek in; de schipper en manschappen mogen voor het einde van dit onderzoek niet aan wal, en met niemand spreken.

Art. 26; er wordt onmiddellijk kennis gegeven aan den zeeprefect te Amsterdam, of aan den chef-militair te Rotterdam, afhankelijk van de ligging der haven, waar het voorval plaats heeft.

Art. 27; de vischvangst kan onafgebroken plaats hebben gedurende 48 uren, op alle deelen der kust van het zee-arrondissement, tenzij de opzieners, uithoofde van de bewegingen van den vijand, anders bepalen.

Art. 28; elken avond bij zonsondergang zijn de vaartuigen in de nabijheid van den opziener, om orders te ontvangen voor den nacht.

Art. 29; bij het aanbreken van den dag zullen de vaartuigen zich op denzelfden afstand van den opziener moeten bevinden, als den vorigen dag.

Art. 32; de visschers zijn verplicht, om zich van een visa van vertrek te voorzien. Hierdoor kunnen zij zich verantwoorden bij binnenloopen in een ander station, dan vanwaar zij zijn uitgevaren.

Art. 35; de visschers, niet tot het zee-arrondissement Holland behorende, die deel komen nemen aan de visscherij op de kusten van dit arrondissement, zijn onderworpen aan dezelfde formaliteiten, als voor de visschers van het arrondissement Holland voorgeschreven.

Art. 38; de administrateur der marine in elk kwartier, legt provisioneel straf op, onder gehoudenheid, hiervan mededeeling

te doen aan den zeeprefect, welke definitief beslist. Deze straffen zijn:

voor visschers, 1e, verbod tot uitoefening van de visscherij voor bepaalden tijd of gevangenisstraf; 2e, onttakelen van de vaartuigen, schorsing, of ontslag uit het bevel.

Voor de opzieners: 1e, gevangenisstraf, en zulks steeds het dubbele van de visschers; 2e, ontslag.

**Keizerlijk decreet van 25 April 1812, betreffende de
zoutevisch-, haring- en versehe vischvangst.**

Titel I, van de vischvangst.

Art. 1; Wij autoriseeren de zoute vischvangst op de Doggersbank, aan alle vaartuigen, welke uitgaan van den Briel, aan de kust van Holland, en de haringvangst op de banken van Yarmouth, aan alle vaartuigen, die uitvaren van Noordwijk en van Katwijk, onder voorwaarde, dat zij terugkomen in de havens, vanwaar zij zijn vertrokken, zonder eenig ander punt van de kust te mogen aandoen, tenzij ingeval van volstreckte noodzaak, welke dan bewezen zal moeten worden.

Art. 2; de in het voorgaand artikel vermelde vaartuigen, zullen niet langer dan één maand in zee mogen zijn, zonder terug te komen in de havens, vanwaar zij zijn uitgezeild, terwijl telkens bij uitvaren of binnenkomen, hun équipage-rol door de administratie der marine moet worden gevisceerd.

Art. 3; de bepalingen van ons decreet van 14 September 1810, rakende de groote visscherij in zee, blijven toepasselijk op de hierboven vermelde vaartuigen.

Art. 4; onze kusten, van de Jahde af tot aan Sluis toe, zullen in stations, of punten van bijeenkomst ter versehe vischvangst, worden afgedeeld.

Art. 5; de visschersvaartuigen zullen slechts van de daarvoor aangewezen plaatsen mogen vertrekken, en op geen ander punt van de kust mogen binnenkomen, stationeeren, noch hetzelfde mogen aandoen ten ware in geval van volstreckte noodzakelijkheid, welke zal moeten worden bewezen.

Titel II, van de voorwaarden, welke door de visschers moeten worden vervuld.

Art. 6; onze onderdanen zullen niet in zee mogen visschen, dan voor zoover zij daartoe van onzen zeeprefect schriftelijk vergunning hebben bekomen. Deze prefect zal dit verlof niet verleenen, dan op een gunstig certificaat, afgegeven door den maire der plaats.

Art. 7; niemand zal in hoedanigheid van schipper of patroon ter visscherij kunnen worden erkend, wanneer hij in genoemde hoedanigheid bij het bureau der zee-inscriptie niet op de lijst is ingeschreven, noch de visscherij, in welke hoedanigheid zulks ook zijn moge, uitoefenen, indien hij niet, door een certificaat der inscriptie van het kwartier, waartoe hij behoort, bewijst, dat hij niet voor den dienst is opgeroepen.

Art. 8; geen schuit zal ter visscherij mogen uitvaren, zonder van deszelfs équipage-rol, in goeden en behoorlijken staat, te zijn voorzien. Bij aldien aan boord van genoemde vaartuigen andere personen mochten worden gevonden, dan die op de équipage-rol gebracht zijn, zullen dezelve gearresteerd en naar den Commissaris van Politie gerenvoyeerd worden, die, na de noodige interrogatoriën en informatiën, de aangeklaagden zal doen brengen voor dengenen, bij wien zulks behoort.

Art. 9; de visschers, van de équipage-rollen en van permissiën van den zeeprefect, of van den eersten commissaris van het centraal arrondissement, voorzien zijnde, behoeven, om ter vischvangst uit te gaan, geen andere autorisatie.

Art. 10; elke vischschuit zal, bij het naderen der kusten en bij het uitgaan der havens, aan den top van de mast, een klein, wit vlaggetje moeten hijschen, waarop het nummer van het station, waartoe dezelve behoort, in zwarte olieverf zal moeten zijn geschilderd, alsmede onder aan, het nummer, dat dezelve bij genoemd station draagt. Deze nummers zullen een halve-meter (ongeveer 18 duim) lang, en naar evenredigheid breed moeten zijn.

Art. 11; aan de vischschuiten wordt verboden, om meer levensmiddelen aan boord te nemen, dan voor de consumtie, gedurende den tijd, dien zij in zee moeten blijven, noodig geoordeeld zal worden. Zij zullen geenerhande koopwaren mogen transporteeren, en slechts de goederen en gereedschappen, welke voor dezelve bestiering en voor de visscherij benoodigd zijn, aan boord mogen hebben.

Art. 12; de zoodanige onzer onderdanen, die zich met de visscherij ophouden, van alle de belemmeringen, welke aan hun nijverheid kunnen hinderen, willende ontslaan, en hen met de lessen der ervaring voorlichten, zoo stellen wij bij dezen een corporatie van vroede-mannen bij elk station ter visscherij in. Zij zullen uit de visschers, die, ten minste veertig jaren oud, door hun heuschheid en trouw aan het Gouvernement bekend zijn, en zich in persoon met de visscherij ophouden, worden gekozen.

Art. 13; er zullen twee vroede-mannen zijn voor twintig schuiten en daar onder. Voor boven de twintig schuiten tot 50 schuiten toe, zullen er 3 vroede-mannen wezen. Indien het getal schuiten meer dan 50 bedraagt, zullen er 4 vroede-mannen zijn; en 5 tot 75 schuiten toe. Er zullen 6 vroede-mannen zijn voor 100 schuiten.

Art. 14; de vroede-mannen zullen door den zeeprefect op het rapport van de administrateurs der zee-inscriptie, worden benoemd, en de prefect zal hun een dienst-order geven, welke bij het bureau der zee-inscriptie en bij de municipaliteit der plaats, waar de visscherij wordt uitgeoefend, zal geregistreerd worden.

Art. 15; de vroede-mannen zullen belast zijn met het opzicht over het gedrag der visschers in de uitoefening van hun beroep, met hun de bevelen en instructiën, waarnaar zij zich zullen moeten gedragen, bekend te maken, met het voorkomen der geschillen, welke onder de visschers zouden mogen ontstaan, en aan de administratie der marine kennis moeten geven van alle feiten en misbruiken, strijdig met de goede orde, de openbare veiligheid en het belang der visschers.

Art. 16; de vroede-mannen zullen voor den maire van de municipaliteit der plaats van het station ter visscherij en in tegenwoordigheid van den administrateur of beambte der zee-inscriptie, den eed doen, van hun functiën getrouwelijk te zullen vervullen; en de zeeprefecten zullen bevelen geven, ten einde genoemde vroede-mannen in deze hoedanigheid door alle visschers van het station, waartoe zij zullen behooren, worden erkend.

Art. 17; de zelfde vroede-mannen zullen in de uitoefening hunner functiën, zoolang zij dezelve met nauwkeurigheid en getrouwheid vervullen, kunnen worden gecontinueerd.

Art. 18; de vroede-mannen zullen, zoolang hun functiën duren, een zilveren medaille van twee centimètres in het diameter, aan een groen lint, aan het knoopsgat dragen, waarop aan den éénen kant de woorden *Prud'homme pêcheur* (vroedeman visscher), en aan den anderen kant een anker zullen geslagen zijn.

Art. 19; de vroede-mannen worden geauthoriseerd, om alle Zondagen, na de uitoefening van den godsdienst, onder het voorzitterschap van den haven-meester (*chef du port*), of van den genen, dien hij zal hebben aangewezen, bijeen te komen, ten einde over de verbeteringen, waarvoor de visscherij vatbaar is, te raadplegen, de middelen te beramen ter voorkoming van de abuizen en misdrijven van allerlei aard, en zich onderling de visschers op te geven, welke zij oordeelen, een bijzondere waakzaamheid te vorderen.

Art. 20; de vergadering der vroede-mannen zal de visschers, welke zij voegzaam zal oordeelen aan te hooren en te raadplegen, in haar midden kunnen roepen; gelijk zij hun ook den raad zal moeten geven, welken zij zonden kunnen behoeven, en zelfs aan de zoodanigen, die haar als berispelijk mochten voorkomen, vermaningen doen.

Art. 21; er zal door den zee-agent (*agent maritime*) een register worden gehouden van hetgeen in genoemde vergaderingen zal zijn verhandeld; en, wanneer het geval zulks ver-

eischt, zal hij er verslag van doen aan den commissaris van het kwartier, die het aan den zeeprefect zal meedeelen.

Art. 22; de functiën van vroede-mannen zullen zonder loon worden uitgeoefend; maar er zal hun, na vijf jaren onafgebroken goed en trouw in deze functiën te hebben gediend, een pensioen van 50 franken, op de kas der invaliden van de marine worden toegestaan, welk pensioen achtereenvolgens met 20 franken zal worden vermeerderd voor elk volgend jaar dienst; begeerende wij, dat zij deze pensioenen genieten met en benevens die, waarop zij naar mate van de langdurigheid hunner zeevaart recht zullen hebben, overeenkomstig den inhoud onzer reglementen.

Art. 23; de vroede-mannen zullen van de alzo in de uitoefening hunner functiën verkregen pensioenen niet verstoken kunnen worden, dan voor zoo verre zij naderhand in dezelve voorbedachtelijk misslagen mochten begaan, die hun vervanging zouden vorderen; in welk geval het verlies van hun pensioen alleen door den raad van administratie der zeeprefectuur zal kunnen worden uitgesproken.

Art. 24; er wordt wel uitdrukkelijk verstaan, dat de instelling van genoemde vroede-mannen geen verandering hoe genaamd te weeg brengt in de attributiën van den in Holland gevestigden raad der visscherijen, voor zooverre door het tegenwoordig decreet geen veranderingen in dezelve worden gemaakt.

Titel III, politie over de visscherij.

Art. 25; de schippers der vischschuiten zullen gehouden zijn, om zich van een visa van vertrek te voorzien, hetwelk hun, hetzij door de beambten der zee-inscriptie, hetzij door eenen vroeden-man, zal worden afgegeven. Dit visa zal door de schippers, die genoodzaakt mochten worden, om in een ander station, dan dat, vanwaar zij vertrokken zijn, binnen te loopen, moeten worden vertoond.

Art. 26; er zal op alle kusten een overeengekomen sein worden ingesteld, om de visschers in de haven terug te roepen;

zij zullen gehouden zijn, om aan genoemd sein, telkens, wanneer het gedaan wordt, te gehoorzamen, en, bij gebreke van dien, bewijzen in te brengen van de redenen, die hen belet hebben om zulks te doen.

Art. 27; bij aldien een schuit, hetzij bij verrassing of anderszins, gemeenschap mocht hebben gehad met den vijand, zal de schipper, alsmede degenen, die zulks zullen zijn gewaar geworden, er dadelijk na hun terugkomst in de haven bij het bureau der zee-inscriptie, een verklaring van moeten afleggen, op poene, dat deze laatsten als medeplichtigen van een visscher, die voorbedachtelijk gemeenschap met den vijand zoude hebben gehad, zullen worden gestraft. Deze verplichting wordt meer bijzonderlijk aan de vroede-mannen opgelegd, hetzij dezelve deze gemeenschap zijn gewaar geworden, of wel, er indirectelijk van verwittigd mochten zijn.

Art. 28; elke schuit, die gemeenschap met den vijand zal hebben gehad, zal, wat ook de oorzaak daarvan zijn moge, bij het binnenkomen in de haven worden geconsigneerd; de schipper en het scheepsvolk zullen met niemand hoegenaamd gemeenschap mogen hebben, totdat zij door den administrateur of beambte der zee-inscriptie, door den commissaris van politie, of den maire der plaats, zullen zijn ondervraagd en geëxamineerd.

Art. 29; bij aldien een schipper genoodzaakt is, om in een andere plaats dan die, welke hem is aangewezen, binnen te loopen, zal hij zich bij het bureau der zee-inscriptie, en, bij gebreke van dien, hetzij bij den militairen commandant, hetzij bij den maire of bij den chef der douanes, vervoeegen, om de verklaring der oorzaken van zijn binnenloopen te doen constateeren of op zijn rol inschrijven. Indien deze redenen niet voldoende geoordeeld worden, zal er verslag van worden gedaan aan den chef van het zee-arrondissement, ten einde daaromtrent worde gestatueerd, gelijk zal behooren.

Art. 30; de vischschuiten zullen bij het uitloopen, alsmede bij het binnenkomen, door de beambten der douanes kunnen worden gevisiteerd; en de zoodanigen, welke in de wateren der

uitleggers passeeren, zullen, wanneer zij gepraaid worden, dadelijk moeten bijdraaien, om de voorgeschreven visitatiën te ondergaan.

Art. 31; wanneer de schuiten van de vischvangst terugkomen, zullen de beambten der zee-inscriptie en de vroedemannen, indien de haven niet gesloten is, zorg dragen, dat het roer, de riemen en de raa's door de schippers uit de schuiten genomen en door hen in een veilige plaats nedergelegd worden.

Art. 32; de visschers, die beschuldigd zullen worden van briefwisselingen met den vijand bevorderd of gemeenschap met hem gehouden, personen, welke niet op hun équipagerollen ingeschreven zijn, aan boord genomen of aan wal gezet, of verboden uit- en invoer bedreven te hebben, zullen voor de bevoegde rechtbanken of machten worden betrokken, om naar den aard en de zwaarte van hun misdrijf, en van de omstandigheden, welke hetzelfde zullen hebben vergezeld, te worden gevonnist en gestraft.

Art. 33; de administratie der marine zal, in elk kwartier van zee-inscriptie, provisioneel tegen de overtreding begaan hebbende visschers, de hierna volgende straffen kunnen uitspreken, namelijk:

1e, drie dagen gevangenis op zijn langst, ten ware het geval van zoodanigen aard zij, dat de beschuldigde in hechtenis moet blijven, totdat men bevel van den prefect hebbe ontvangen.

2e, het verbod van te mogen visschen, gedurende acht dagen op zijn langst.

3e, het afnemen van het bevel of commandement aan de visschers, gedurende denzelfden tijd.

Art. 34; de administrateurs der kwartieren van zee-inscriptie zullen gehouden zijn, binnen vier-en-twintig uren, aan den zee-prefect kennis te geven van de straffen van discipline, welke zij tegen de visschers zullen hebben vermeend te moeten uitspreken, en zij zullen, indien daartoe termen zijn, zijn bevelen vragen omtrent het gevolg, dat aan dezelve moet worden gegeven.

Art. 35; de inspectie, de directie en de opper-politie der visscherij behooren bij uitsluiting aan den zee-prefect. Dien ten gevolge zullen de rapporten over het gedrag der visschers in zee, door agenten, die niet tot het departement der marine behooren, zooals de kanonniers der kustbatterijen, de kustwachters, de gendarmen, de beambten der douanes, aan hun respectieve chefs gedaan wordende, aan den chef van den zee-dienst worden meegedeeld, ten einde hij, omtrent de visschers, die overtredingen hebben begaan, zoodanigen maatregel voorschrijven, als zal behooren. Desniettemin zullen de militaire commandanten, de opperbeambten der douanes, de commissarissen van politie, in gevallen van dringende noodzakelijkheid, de aan misdrijven en inbreuken schuldige visschers kunnen doen arresteeren, mits daarvan kennis gevende aan den chef van den zee-dienst, en er verslag van doende aan de ministers hunner respectieve departementen, die er ons onmiddellijk rapport van zullen doen.

Art. 36; de commandanten van alle onze oorlogs-vaartuigen, en voornamelijk die der flotilles, de inspecteurs der kustseinen, de administrateurs en beambten der zee-inscriptie, zijn in het bijzonder belast met het opzicht over het gedrag der visschers, en zij zullen, wanneer het geval hun zal toeschijnen, zulks te vorderen, de aanmerkingen en informatiën, welke zij zullen inwinnen, aan de zeeprefecten doen toekomen.

Art. 37; wanneer het belang van onzen dienst, of eenige buitengewone omstandigheden, zulks vorderen, zullen de zeeprefecten of de chefs van den dienst der marine, in de onderarrondissementen, het uitloopen van één of meer verzamelpunten ter vischvangst kunnen beletten. Zij zullen den duur van den tijd, welken de visschers gewoonlijk in zee doorbrengen, insgelijks kunnen bekorten. Zij zullen diergelijke bevelen, hetzij tot opschorting, hetzij tot oogenblikkelijke beperking der visscherij, geven, wanneer zij daartoe, hetzij door de commandanten onzer eskaders en divisiën ter zee, hetzij door de commandanten der legers aan de kusten der militaire divisiën, en der zee-departementen of vestingen, hetzij door de algemeene commissarissen van politie, worden gerequireerd, maar de prefecten of chefs der

zee-diensten in de onder-arrondissementen zullen gehouden zijn, om onverwijld aan onzen minister van de marine kennis te geven, van de requisitiën, welke zij ontvangen, en van de bevelen, welke zij gegeven zullen hebben, gelijk degenen, die genoemde requisitiën zullen hebben gedaan, er insgelijks kennis van zullen moeten geven aan hun respectieve ministers, die er ons dadelijk rapport van zullen doen.

Art. 38; ieder beambte der marine, militair geëmployeerde, agent der douanen en der politie, ieder vroede-man, die zich mocht veroorloven, om eenige belooning hoegenaamd van de visschers te vorderen of te ontvangen, zal voor de rechtbanken worden betrokken, om als knevelaar te worden gevonnist.

Art. 39; elk schipper ter vischvangst, die aan een der hierboven vermelden eenige vrijwillige gift zal hebben gedaan, zal het recht van visscherij verliezen, en gedurende ten minste acht dagen in gevangenis blijven. Degeene die, gedwongen zijnde geworden, om eenige hoegenaamde gift te doen, er geen kennis van geeft aan den zee-prefect, zal dezelfde straf ondergaan.

Art. 40; de gouverneurs-generaal der departementen van den Opper-Eems, der monden van de Wezer en van de Elbe, en der Illyrische provinciën, zullen, op voordracht van de commandanten der marine, bijzondere reglementen omtrent de politie over de visscherij op de kusten dezer departementen en provinciën, vaststellen.

Art. 41; onze ministers zijn belast met de executie van het tegenwoordig decreet.

In een aanhangsel van dit decreet van 25 April 1812, werden, als punten van bijeenkomst, voor de versche vischvangst, aangewezen, voor het zee-arrondissement Holland: 1e. Karolinenzijl; 2e. Grietzijl; 3e. Delfzijl; 4e. Zoltkamp; 5e. Harlingen; 6e. Egmond-aan-Zee; 7e. Scheveningen; 8e. Brielle; 9e. Middelharnis en 10e. Goedereede. De vischschuiten van dit arrondissement mochten zes dagen in zee blijven. Zij mogen niet uitloopen of verblijven in het gat, hetwelk den Helder van Texel

scheidt, evenmin als door dat, hetwelk Texel van Vlieland afzondert.

De vaartuigen, welke in de Zuiderzee visschen, en niet buiten de eilanden gaan, zullen vrijelijk mogen visschen, zonder aan eenig station gebonden te zijn; de vaartuigen, die uit de havens van de Zuiderzee vertrekken, om buiten de eilanden te visschen, blijven onderworpen aan de voorwaarden, vastgesteld in het reglement van 15 Juni 1811.

De visschers van de eilanden, welke ten noorden van Holland liggen, zullen alle vertrekken van een bepaald punt op elk der eilanden, daartoe door onzen Minister van Marine aan te wijzen. Zij zullen zich gedragen naar de bepalingen van het 5e artikel van het decreet van 25 April 1812, en mogen op zijn langst vier dagen in zee blijven, zonder weder binnen te loopen.

Voor het zee-arrondissement Antwerpen zijn als stations of verzamelplaatsen voor de visscherij aangewezen: 1e. Brouwershaven; 2e. Veere; en ten 3e. Sluis; de visschers van dit arrondissement mogen drie dagen in zee blijven.

Naar aanleiding van dit decreet werden in Juni 1812 door den zeeprefect, voor elk station de noodige vroede-mannen aangewezen, en daarenboven ook voor Noordwijk en Katwijk, want, hoewel deze plaatsen in het decreet van April 1812 slechts worden genoemd als verzamelplaatsen voor de groote visscherij, worden ze toch ook toegelaten als stations voor de versche vischvaart, en werden daarom voor Katwijk 3, en voor Noordwijk 2 vroede-mannen aangewezen.

BIJLAGE F.

**Het corps Koninklijke Kweekelingen en het legioen der
Velites.**

Alle kinderen van het mannelijk geslacht, waarvan de zorgen laste van den Staat was gekomen, werden toevertrouwd aan een bijzondere administratie, onder den naam van: Koninklijke Pupillen. Er werd voor hen zorg gedragen tot hun 18de jaar, waarna ze bij de krijgsmacht werden ingelijfd. Ze waren verdeeld in vier klassen naar gelang van hun leeftijd, waarvan de derde klasse was verzameld in den Haag (Binnenhof); deze waren van 7 tot 14 jaren oud en droegen een kleeding van grijze kleur, met lichtblauwe opslagen en voorzien van modelknoopen. De pupillen van 12 jaar en daarboven waren gewapend als de infanterie, doch met wapens van lichter kaliber, overeenkomstig hun leeftijd.

De pupillen van 14 tot 17 jaar waren ondergebracht in het kasteel Hondsholredijk; ze stonden met dien van den Haag samen onder bevel van den generaal-majoor Maschek. In Juli 1810 waren er 1473 pupillen in den Haag en 527 in Hondsholredijk, waarbij te zamen werkzaam 90 officieren, onderofficieren en onderwijzers; daar het kasteel Hondsholredijk in 1810 moest worden ingericht tot hospitaal voor de vele zieke fransche soldaten, werden de kweekelingen vandaar ook overgebracht naar den Haag.

Het legioen vélites was gestationneerd te Amersfoort en te Naarden, en stond in 1810 onder bevel van kolonel von Troxel; het was een regiment infanterie van bijzondere formatie, gevormd door jongelieden van 16 tot 18 jaar, doch men had zich niet streng aan dien leeftijd gehouden, en zoowel oudere als jongere aangenomen. Ze waren gewapend als de linie-infanterie, maar met geweren van lichter kaliber, en in hun garnizoen verrichten ze den dienst van infanterie. In Juli 1810 bestond het legioen uit 1573 man, waaronder 50 officieren, het eerste

bataillon was in Naarden, het tweede in Amersfoort. De bataillons waren elk verdeeld in 9 compagnieën, die het nummer en de monteering droegen van de negen linie-regimenten. Om de drie maanden gingen de jongelieden boven de 18 jaar naar het regiment, waarmede hun compagnie overeenkwam, en werden deze open plaatsen aangevuld door kweekelingen van Hondsholredijk, die op hun beurt weder werden vervangen door kweekelingen uit den Haag, zoodat Hondsholredijk steeds op de volle sterkte van minstens 500 werd gehouden.

BIJLAGE G.

Maritime Inscriptie in het fransche keizerrijk.

De geheele uitgestrektheid der zeekust wordt verdeeld, overeenkomstig de aanwijzingen van den minister van marine.

Chef van administratie of hoofd-commissaris in elk arrondissement is de zeeprefect; in elk kwartier is een administrateur, die verblijf houdt in de hoofdplaats van het kwartier; onder de administrateurs staan syndics of hoofdbedienden, die elk van zijn syndicaat een extract moeten houden van de hoofdlijsten der administrateurs, en waarop de verplaatsing der zee-
lieden moet worden aangeteekend.

Op de hoofdlijsten zijn ingeschreven alle zeelieden met opgaaf van namen, voornamen, ouderdom, geboorteplaats, woonplaats en signalement, zoomede al hun diensten, zoowel aan boord van oorlogschepen, als op koopvaarders, met aantekening van hun verhooging in rang en betaling.

Er worden afzonderlijke lijsten gehouden van degenen, die vrijgesteld zijn van den dienst, van de invaliden, van de kapiteins der groote vaart, schippers van de groote kustvaart en van die der kleine kustvaart, van de havenloodsen, van de nieuwelingen, die voor vast zijn ingeschreven.

Er worden registers aangehouden van alle personen, die de zeevaart uitoefenen, van af het tijdstip, dat ze beginnen te varen, zoo ook van alle personen, die een beroep uitoefenen, dat tot de marine in verband staat.

Een lijst wordt aangehouden van alle niet varende ambachtslieden, die kunnen worden opgeroepen voor dienst in de havens of op de werven.

De administrateurs houden een register bij van de koopvaardischepen, behoorende tot de havens van hun kwartier, met aantekening van soort, naam en grootte van het schip, vermeldende tevens alle in- en uit-dienst-stellingen, ver-

andering van eigenaar of kapitein, en verder alle bijzonderheden van af den aanbouw van het schip of de eerste aankomst in het kwartier, tot de finale afdanking of het vertrek uit het kwartier.

De administrateurs verifieeren de équipage-rollen van de schepen, die in het kwartier binnenkomen.

De syndics en overlieden hebben hun verblijf binnen het syndicaat; zij behooren alle zeelieden en ambachtslieden van hun syndicaat te kennen, ten einde de noodige inlichtingen te kunnen geven. Ze houden registers bij van de zeelieden en ambachtslieden, overeenkomstig de modellen van de administrateurs. Gedurende den tijd, dat ze in functie zijn, zijn zoowel overlieden als syndics vrij van den dienst der nationale garde.

Alle personen, die de scheepvaart beginnen uit te oefenen, of een ambacht, dat in verband staat met de scheepvaart, worden in de registers en lijsten van de maritime inscriptie ingeschreven.

Deze maritime inscriptie omvat:

1e, alle varensgezellen, van welken graad of beroep zij ook mogen zijn, die varen in 'slands dienst, of op koopvaardij-schepen;

2e, zij, die de kustvaart, of zee-visscherij uitoefenen;

3e, zij, die varen op lichters, booten, schepen en andere vaartuigen op de reeden, rivieren en kanalen, binnen de grenzen der maritime afdeelingen.

Niemand, die voor het eerst begint te varen, zal kunnen embarkeeren op schepen van den staat of op koopvaardij-schepen, anders dan als jongen, indien hij tusschen de 10 en 15 jaar oud is, en als novice of leerling indien hij ouder is. Ieder, die zes maanden heeft gevaren en het vereischte examen heeft gedaan, kan als aspirant van de marine gebruikt worden, als hij een aanstelling heeft van den minister van marine. Als zoodanig kan hij niet varen op koopvaardij-schepen, daar de titel van aspirant alleen wordt gegeven aan boord van oorlog-schepen.

Voor vast worden in de registers der inscriptie ingeschreven, de zeelieden, die 18 jaar oud zijn en:

1e, twee reizen hebben gedaan op de groote vaart of de groote visscherij;

2e, achttien maanden hebben gevaren, onverschillig in welke vaart;

3e, twee jaar hebben gevaren bij de kleine visscherij.

In de registers der werklieden worden voor vast ingeschreven, zij, die 17 jaar oud zijn, en gedurende één jaar het beroep hebben uitgeoefend van scheepstimmerman, scheepsbeschieter, kalefater of zeilmaker.

Ieder, die bij de maritime inscriptie is ingeschreven, is vrijgesteld van elken publieken dienst, behalve dien in arsenalen der marine of dien bij de nationale garde van zijn arrondissement, voor den tijd, dat hij non-actief is.

Ieder navigator, die 24 jaar oud is en 60 maanden heeft gevaren, waarvan een campagne op een der oorlogschepen, is bevoegd, als koopvaardij-kapitein te varen, indien hij het vereischte examen voldoende heeft afgelegd; de minister van marine geeft hem een commissie voor het commandement.

Als schipper voor de kleine vaart wordt toegelaten de navigator, die 24 jaar oud is, 60 maanden heeft gevaren, waarvan 12 op een oorlogschip, en die het vereischte examen voldoende heeft afgelegd.

Als kustloods op een oorlogschip worden slechts zij toegelaten, die ten minste drie jaar als schipper bij de kleine vaart hebben gevaren.

Alle zeelieden, die niet voor den dienst op de oorlogschepen zijn opgeroepen, of voor de conscriptie, mogen varen ter koopvaardij, of bij de visscherij; alvorens zich uit hun kwartier te verwijderen, hebben ze echter schriftelijke toestemming van den administrateur noodig. Overtreding wordt gestraft met gevangenisstraf.

Het is aan alle zeelieden verboden, om over te gaan op schepen van vreemde natiën, op straffe, vastgesteld voor deserteurs.

Alle zeelieden en ambachtslieden zijn verplicht, zich te vertooncn bij oproep van den administrateur of syndie; overtreding wordt gestraft met gevangenisstraf.

In ieder maritiem kwartier zijn de zeelieden in vier klassen verdeeld, als:

1e, de ongehuwden; 2e, de weduwnaars zonder kinderen, 3e, gehuwden zonder kinderen, 4e, de huisvaders. De tweede klasse wordt niet opgeroepen, zoolang de eerste niet is uitgeput, en zoo vervolgens met de derde en vierde klasse.

Als de administrateurs een order hebben bekomen, om zeelieden of werklieden voor den dienst op te roepen, verdeelen ze deze over de syndicaten, hoeveel door elk moet worden geleverd. De syndics maken dan, elk voor zijn syndicaat, de naamlijsten op.

Kapiteins van de groote vaart en schippers van de groote kustvaart, kunnen niet als matroos worden opgeroepen; schippers van de kleine kustvaart niet, indien ze minstens een jaar een schip hebben gecommandeerd.

Ieder zeeman, die den vollen leeftijd van 50 jaar heeft bereikt, is vrij van allen oproep voor de oorlogschepen en arsenalen, maar behoudt het recht, om te blijven varen bij koopvaardij en visscherij.

Ieder zeeman, die eindigt met varen, wordt van de lijsten der inscriptie geschrapt, maar verliest ook alle voordeelen, aan die inschrijving verbonden.

Aan alle ingeschreven zeelieden zullen pensioenen worden toegekend, overeenkomstig hun graad, ouderdom, wonden en gebreken. Deze pensioenen worden geregeld naar gelang van den tijd, dat ze gediend hebben, op oorlogschepen, in arsenalen of op koopvaardij schepen. Van den dienst op oorlogschepen in vreedestijd wordt elk jaar gerekend voor achttien maanden bij pensioen-berekening; dienst in de arsenalen elk jaar voor 12 maanden. De dienst op koopvaardij schepen in vreedestijd rekent elk jaar voor zes maanden, in oorlogstijd elk jaar voor 12 maanden. Op kaperschepen wordt de tijd dubbel gerekend, evenals op oorlogschepen in oorlogstijd.

Weduwen en kinderen van zeelieden hebben aanspraak op onderstand of pensioen, overeenkomstig de wet van 13 Mei 1791.

De kinderen van zeelieden genieten den voorkeur bij het plaatsen van jongens op oorlogschepen of bij de handelsvaart.

Zeelieden en werklieden, 50 jaar oud en daarboven, zoo ook

degenen die, hoewel dezen ouderdom nog niet bereikt hebbende, toch niet in staat zijn, om dienst te doen, uithoofde van wonden, lichaamsgebreken, of zware en bestendige ongemakken, zullen geacht worden te zijn buiten-dienst, en niet van de lijsten worden geschrapt, dan op order van den minister van marine.

Wat de eigenlijke invaliden aangaat, deze zullen worden opgenomen op de staten, opgemaakt door den minister van marine.

BIJLAGE H,

**Decreet van 16, 19 en 21 Augustus 1790, betreffende de
Maritime Strafwet.**

De straffen zijn verdeeld in disciplinaire straffen of correcties en in lijfstraffen.

De commandant van het schip en de officier der wacht kunnen correcties opleggen; voor het garnizoen soldaten kan dit ook geschieden door den commandant van het garnizoen.

Na afloop van de wacht, moet er dadelijk rapport van gedaan worden aan den commandant van het schip.

De chef der équipage en de voornaamste onderofficieren dragen als teeken van hun waardigheid een eindje touw, waarmee ze de menschen straffen, die bij de manoeuvres niet goed werken; de commandant en de officieren moeten zorgen, dat hiervan geen misbruik wordt gemaakt.

De lijfstraffen kunnen slechts worden opgelegd door een raad van justitie, na uitspraak van een militaire jury, welke beslist, of de beklaagde al of niet schuldig is.

Bij oproer, lafheid of ongehoorzaamheid tegenover den vijand, of bij een gevaar, hetwelk de veiligheid van het schip ernstig bedreigt, kan de commandant, na het oordeel van zijn officieren gehoord te hebben, de schuldigen onmiddellijk straffen.

De jury bestaat voor onderofficieren uit twee officieren en vijf onderofficieren; voor de matrozen en andere personen der équipage, uit een officier, drie onderofficieren en drie matrozen; voor de geëmbarkeerde soldaten uit een officier, zoo mogelijk van de troep, drie onderofficieren en drie soldaten. Voor de werklieden en andere beambten in de haven en op de werven bestaat de jury uit een officier, hetzij militair of van administratie, drie chefs van werkplaatsen en drie werklieden of beambten van rang en graad der beschuldigten.

De raad van justitie bestaat uit vijf officieren van den état-

major; zijn deze niet aanwezig, dan wordt de raad aangevuld met onderofficieren, te beginnen met den chef der équipage, den opper-loods en opper-konstabel. De commandant van het schip is hiervan uitgesloten; voorzitter van den raad is de officier, die in anciëniteit op den commandant volgt, de daaropvolgende officier is rapporteur, terwijl de functie van griffier wordt vervuld door den commies; is er een eskader-commissaris aan boord, dan neemt deze deel aan den raad met raadgevenden stem.

Indien iemand verdacht wordt van een feit, waarover de raad van justitie moet oordeelen, dan moet de aanklacht schriftelijk bij den commandant van het schip worden ingediend.

De jury wordt dan saamgesteld, waartoe door den commandant dubbeltallen worden opgemaakt, waarvan de beklaagde de helft afwijst. De beklaagde heeft het recht, zich een verdiger te kiezen.

De jury onderzoekt de zaak en beslist bij meerderheid van stemmen.

Als dan komt de raad van justitie aan dek bijeen, in tegenwoordigheid der équipage; de raad is gezeten en met gedekten hoofde, de jury brengt rapport uit, staande en met ongedekten hoofde. Is de beklaagde onschuldig verklaard, dan beslist de voorzitter van den raad onmiddellijk, dat hij is vrijgesproken. Is hij schuldig verklaard, dan onderzoekt de raad, welke straf moet worden opgelegd, en deelt zulks aan den commandant van het schip ter uitvoering mede. De commandant kan de straf verminderen, of een straf opleggen van één graad lichter, dan door den raad van justitie geëischt. Is de raad van justitie van oordeel, dat de doodstraf of de galei-straf moet worden opgelegd, dan verklaart hij zich onbevoegd, maar houdt de beklaagde in verzekerde bewaring.

Alsdan laat de commandant van het eskader of van een divisie op de eerste plaats, die wordt aangedaan, aan boord van zijn schip een kriegsraad houden, bestaande uit elf officieren van het eskader, bij toerbeurt te nemen uit de kapiteins en luitenants; voor al of niet veroordeeling tot de galeien is een meerderheid van stemmen noodig van 7 op 4, voor al of niet

de doodstraf een meerderheid van 8 op 3. Is deze beslissende meerderheid in een of anderen zin, niet verkrgen, dan wordt zoo spoedig mogelijk uit andere officieren een nieuwe krijgsraad benoemd, ter laatste beslissing.

Acht de krijgsraad de zaak door de jury niet voldoende onderzocht, dan gelast hij de samenstelling van een nieuwe jury.

Wordt een officier van een misdrijf verdacht, dan treedt de raad van justitie op als jury en bij schuldig-verklaring wordt de officier dan in arrest gehouden, tot hij voor een krijgsraad kan verschijnen.

De commandant van een schip alleen in zee, kan slechts aangeklaagd en vervolgd worden, na binnenkomst in een haven, waar voldoende officieren van den vereischten rang zijn, om een jury samen te stellen.

Op elk schip worden door den commies twee registers bijgehouden, het een voor de correcties, het andere voor de opgelegde straffen.

De correcties voor onderofficieren en matrozen zijn; inhouding rantsoen wijn, voor ten hoogste drie dagen; sluiting in de boeien, voor ten hoogste twee dagen en één nacht; paardrijden op een windboom aan het spil, hoogstens drie dagen en 2 uur per dag; binden aan de groote mast, hoogstens drie dagen en 2 uur per dag.

Correctiestraffen voor officieren zijn: arrest, schorsing van dienst voor ten hoogste één maand, met of zonder inhouding van soldij.

Lijfstraffen zijn: sluiting in de boeien voor meer dan drie dagen; laarzen; terugstelling in graad en in soldij; ra-vallen; kielhalen; de galeien; doodstraf.

De doodstraf wordt uitgevoerd met den kogel. Veroordeeling tot de galeien is tevens vervallen-verklaring van den dienst.

Een onderofficier, veroordeeld tot kielhalen of ravallen, is tevens teruggesteld tot matroos; een matroos, daartoe veroordeeld, is tevens teruggesteld op de laagste soldij.

Elk, die zich schuldig maakt aan verraad of aan een ongeoorloofde verhouding met den vijand, wordt veroordeeld ter dood, en als er eenig nadeelig gevolg is geweest van zijn

handeling, wordt de straf onmiddellijk aan boord ten uitvoer gelegd.

Onder de straffen, vastgesteld voor officieren, behoort verwijdering uit den dienst, verlies van een paar jaar dienstdtijd, of ontzegging van een commandement voor een bepaald aantal jaren.

Voor de werklieden van de werf of van een haven kan de militaire commandant of intendant van de haven als straffen toepassen: arrest, provooft voor drie dagen, inhouding van soldij voor een maand.

Voor zwaardere feiten worden de beschuldigten vervolgd volgens de werf-verordeningen, met inachtneming van hetgeen is bepaald omtrent de samenstelling van een jury.

Keizerlijk decreet van 22 Juli 1806, betreffende de organisatie van de Raden van Marine, en de uitoefening van politie en justitie aan boord van schepen.

Indien een onderzoek moet worden ingesteld naar het gedrag van opperofficieren, kapiteins of andere officieren, aan wien het bevel was opgedragen van een eskader, divisie of van een enkel schip, zoowel als het betreft de uitvoering van de hun gegevene opdracht, als wanneer het gaat om hun beheer betreffende uitgaven en verbruik, wordt een raad van marine saamgeroepen, in de haven, welke daarvoor het meest geschikt is.

De commandant van een eskader, de vlagofficieren onder zijn bevel, evenals de commandant van een schip alleen, moeten na terugkomst uit zee, hun journaal opzenden aan den minister van marine; wordt een raad van marine noodig geacht, dan wordt tegelijk met de benoeming van den raad, het journaal en een afschrift van de instructies gezonden aan het oudste lid.

De leden van den raad zijn verplicht tot geheimhouding van alle beraadslagingen; onderzocht wordt, of de instructies geheel zijn uitgevoerd, en er niet zonder noodzaak van is afge- weken, en of alles gedaan is volgens de bestaande wetten en reglementen.

Als het betreft de uitgaven en het verbruik, dan worden deze

geverifieerd, waartoe de voorzitter twee leden aanwijst, die daarvan rapport uitbrengen.

De raad beslist bij meerderheid van stemmen; het besluit wordt eerst opgezonden aan den minister van marine; het register, waarin de beraadslagingen van den raad zijn aangeetekend, blijft bewaard in het archief van de haven.

Van politie en justitie.

De politie aan boord der schepen is opgedragen aan de commandanten. De commandant van het schip en de officier, die de wacht commandeert, kunnen aan overtreders correcties opleggen, volgens de maritime strafwet; dit is eveneens het geval met den officier, die het garnizoen soldaten commandeert, ten opzichte van die soldaten.

De commandant bepaalt echter den duur van de straf. Gedurende de afwezigheid van den commandant kan geen zwaarder straf worden opgelegd, dan sluiting in de boeien.

Elk feit, dat gestraft moet worden met ra-vallen of kielhalen, wordt geoordeeld door een raad van justitie; de commandant van het schip, waar de beklaagde aan boord dient, is voorzitter van den raad; deze raad bestaat uit vijf officieren, met inbegrip van den voorzitter.

De zaak wordt mondeling onderzocht; de beslissing gaat bij meerderheid van stemmen; de commandant kan de straf, opgelegd door den raad, verlichten en vervangen door een straf van één graad lichter.

De commandant gelast de ten-uitvoer-legging van de straf.

Van de beslissingen van den raad van justitie wordt een register bijgehouden.

Van den krijgsraad.

Feiten, bedreigd met zwaarder straf dan kielhalen of ra-vallen, worden geoordeeld door den krijgsraad.

Over desertie oordeelt een bijzondere krijgsraad, volgens de decreten, dienomtrent vastgesteld.

Bij lafheid tegenover den vijand, opstand of oproer, of andere misdrijven tijdens dreigend gevaar, kan de commandant zonder

verdere formaliteit den schuldige straffen; hij maakt hiervan echter procesverbaal en verantwoordt zich voor een raad van marine.

Geen officier wordt voor den krijgsraad gebracht, dan op order van den keizer; het onderzoek van de zaak geschiedt echter op last van den vloot-commandant of van den commandant der haven, en wordt hiervan dadelijk bericht gezonden aan den minister van marine.

Voor de overige schepelingen wordt de krijgsraad saamgeroepen, door den commandant der vloot of door den zee-prefect.

De raad bestaat uit ten minste 8 rechters, met inbegrip van den voorzitter; ze moeten 25 jaar oud zijn en genomen uit de vlag-officieren, de kapiteins-ter-zee en de fregat-kapiteins. Bij elken krijgsraad is een rapporteur. De functies van griffier worden vervuld door den griffier van het maritime tribunal in het arrondissement. De beklaagde kan zich een verdediger kiezen. De beslissing geschiedt bij meerderheid van stemmen; bij staking van stemmen wordt de mildste uitspraak gevolgd. De vonnissen worden binnen 24 uur ten uitvoer gelegd.

De commandant van een vloot in zee of in het buitenland, kan in buitengewone gevallen de uitvoering van een doodvonnis opschorten, om de clementie van den keizer in te roepen, maar moet dan daarvan onmiddellijk bericht zenden aan den minister van marine.

