

Hugh POPHAM - A DAMNED CUNNING FELLOW - The eventful Life of Rear-Admiral Sir Home Popham KCB, KCH, KM, FRS - 1762-1820 - Old Ferry Press - 53 Vicarage Road, Tywardreath, Cornwall.

Eind 1991 verscheen deze biografie van Popham (Een verdomd geslepen kerel), de man van de raid op de sluisen van Slijkens, over wie wij reeds een paar maal geschreven hebben (Jaarboek 1973 Ter Cuere en De Plate, februari 1991).

Het is niet onze bedoeling een korte inhoud te geven van het boek, noch een beoordeling van het werk. Het eerste ware niet mogelijk, daarvoor is het leven van Popham te rijk aan gebeurtenissen. Het is evenwel nodig enkele aspecten uit de loopbaan van Popham te toetsen aan hetgeen hier over hem werd geschreven, de leemten aan te vullen en de aanval op Oostende vanuit een andere hoek te bekijken. Het boek telt 255 blz. wij houden halt na blz. 64.

Daarbij komt nog dat alles wat Popham ondernam op verschillende wijze kon worden geïnterpreteerd. Het begon reeds bij zijn geboorte op Gibraltar : was zijn moeder reeds één uur overleden toen hij ter wereld kwam ? Of leefde zijn moeder nog één uur na de bevalling ? Ook de meningen over zijn persoon zijn uiteenlopend : "een aange-name man", "Hij had moeten gefusilieerd worden". Bekwaam en veel-zijdig was hij zeker.

Wij moeten ons dus beperken tot twee hoogtepunten in verband met Oostende : zijn activiteit alhier (1787-93) en de raid op de sluisen (1798).

Als jong marineofficier nam hij deel aan de Amerikaanse Vrijheids-oorlog, om nadien deelachtig te zijn aan prospectiereizen langs de West-Afrikaanse kust. Eens de vrede hersteld werd hij op "halve solde" gesteld. Dit beviel hem natuurlijk niet en onder het opgeven van allerlei voorwendsels nam hij tijdelijk verlof bij de Navy.

Zijn bedoeling was duidelijk : vanuit de vrijhaven Oostende handel drijven met Oost-Indië om alzo het monopolium van de Engelse East-India Company te omzeilen. Dit was voor hem zeer riskant want zijn vaderland zou voor hem niet mals zijn indien hij werd betrapt. Te Oostende kwam hij in betrekking met de Brit Robert CHARNOCK die, volgens de biograaf, een notoire smokkelaar was van goederen, in het bijzonder thee, naar Engeland. Wij weten dat Robert CHARNOCK & C^o ook eerlijke bedrijven opzette en o.a. een katoendrukkerij op Molendorp wenste uit te baten.

Tijdens deze periode komt eveneens veel dubbelzinnigheid aan de oppervlakte. Men zegt dat hij zijn eerste reis naar Indië ondernam in dienst van de East-India Company, als hydrograaf. Meer waarschijnlijk is dat hij de reis deed ten bate van zijn privéhandel, op een 500 ton metend schip dat hij had aangekocht samen met een zekere John McARTHUR ("De Stadt van Weenen").

Ik kan een reden vinden voor dit misverstand. Tijdens zijn reis ontdekte Popham een nieuwe voordelige doorgang tussen de Maleische kust en het Prince of Waleseiland. Deze had hij nauwkeurig in kaart gebracht want hij wist iets af van hydrografie. Ook de East-India Company vond baat door deze ontdekking. Dit werd een van de redenen waarom Popham veel werd vergeven.

De naam van zijn schip had hij veranderd in "L'Etrusco" of "L'Etrusque" die vaarde onder Toscaanse vlag. Het was nl. zo dat de Keizer van Oostenrijk benevens de titel van Graaf van Vlaanderen ook

deze droeg van Hertog van Toscane, hertogdom dat tot het Keizerrijk behoorde. Om begrijpelijke redenen verkoos Popham deze vlag boven de te goed gekende Oostenrijkse adelaarsvlag. Volgens zijn biograaf ontving Popham een "ruime uitrusting" vanwege R. CHARNOCK en C° (volgens Daniël FARASYN 30.000 gulden) om in 1790 een reis naar Bengalen (Calcutta) te ondernemen. Daar beleefde hij enkele avonturen die niet ten zijnen gunste uitvielen, zijn huwelijk in Indië daargelaten. Zijn "L'Etrusco", waarop een hypotheek lag, moest hij verkopen. Met dit geld, en geld uit andere investeringen, kocht hij een nieuw schip, gebouwd in Amerika : de "President Washington" die hij prompt herdoopte in "L'Etrusco". Met deze tweede "L'Etrusco" ondernam hij een reis naar Kanton. Het schip werd volgeladen met waardevolle goederen, bestemd voor Robert CHARNOCK & C°, te Oostende.

Ondertussen liepen tegen Popham veel klachten binnen bij de East-India Company wegens zijn illegale handel. Tijdens de terugtocht werd zijn schip enkele malen gepraaid maar hij wist telkenmale zijn plan te trekken.

Aangekomen voor Oostende bleef hij voor de rede liggen, waarschijnlijk wegens laag water. De geschenken voor zijn vrouw liet hij aan wal brengen. Maar dan gebeurde het. Tijdens zijn afwezigheid was een en ander gebeurd : de Franse Revolutie, Franse invasie en veldslagen op Belgisch grondgebied. Vóór onze kust stationeerden Engelse oorlogsbodems. Een dezer was de fregat "Brilliant" onder luitenant Mark ROBINSON. Tijdens de nacht roeide een groep mariniers naar "L'Etrusco" en het schip, inclusief cargo, werd in beslag genomen als oorlogsbuit, en dit ten overstaan van een bevriende natie ! Over deze inbeslagname werden processen gevoerd gedurende 15 jaar.

Hoewel de "Oostendenaars" bekend stonden als vrijbuiters was de "L'Etrusco" oppervlakkig in orde. Dit gebeurde op 15 juli 1793 en hierdoor kennen wij tevens de datum waarop Popham naar Oostende terugkeerde.

De moeilijkheden moeten echter van zodanige aard geweest zijn dat R. CHARNOCK & C° en Popham op 28 december van hetzelfde jaar lieten akteren "dat ze geen belangen hadden in goederen aan boord van de fregat "L'Etrusque", varend onder Toscaanse vlag, afgereisd naar Bengalen en China in 1792" (FARASYN).

POPHAM - DE RAID OP OOSTENDE

Met het verlies van "L'Etrusco" was het afgelopen met de vrijbuitertijd van Popham. In juli 1793 was hij werkloos. Na veel aandringen werd hij opnieuw in dienst genomen als luitenant bij de Navy. Zijn bindingen met Oostende in acht genomen werd hij naar deze stad gezonden als Agent voor Transport bij de expeditietroepen in Vlaanderen. Op dit ogenblik genoot hij de bescherming van de bevelhebber van dit Engels leger, de Hertog van York. In zijn functie moet hij een belangrijke rol hebben gespeeld die vruchten zou afwerpen voor zijn verdere loopbaan.

Tijdens het beleg van Nieuwpoort door de Fransen in oktober 1793 speelde hij een actieve rol, in het bijzonder door het oprichten van een burgerwacht (Fencibles), hoofdzakelijk gerecruteerd onder de vissers. Hij kreeg daarvoor erkenning van hogerhand. Na drie dagen trokken de Fransen af. Het is tijdens deze periode dat Popham schepen opkocht voor het vervoer van troepen (De Plate).

In 1794 begonnen de krijgskansen te keren voor de Brits-Oostenrijkse

CHART
of the
SOUTH CHANNEL,
from
Prince of Wales Island to
S. O.

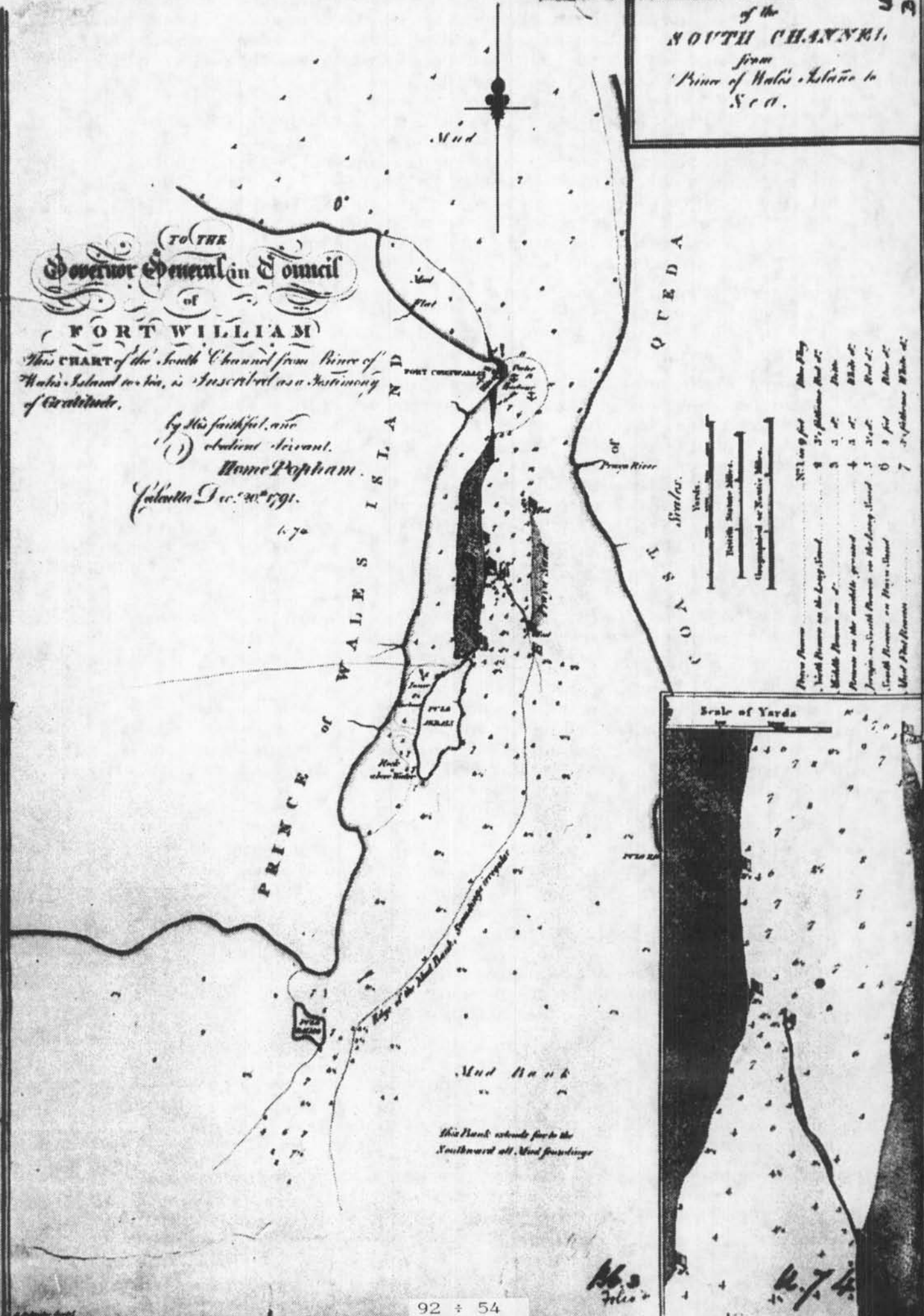
474
263

TO THE
Governor General in Council
of
FORT WILLIAM

This CHART of the South Channel from Prince of
Wales Island to S. O. is Inscribed as a Testimony
of Gratitude.

By His faithful and
(1) obedient Servant,
Home Popham.
Calcutta Dec. 20. 1791.

179



PRINCE OF WALES ISLAND
CONNAUGHT RIVER
S. O.



Depth	in fathoms	in feet	in fathoms
North Channel on the Long Sound	8	57	fathoms
South Channel on S. O.	5	35	fathoms
Channel on the middle ground	4	28	fathoms
Channel on the South Channel on the Long Sound	3	21	fathoms
South Channel on the Long Sound	0	0	fathoms
South Channel on the Long Sound	7	51	fathoms



alliantie, Popham zond vrouw en kind naar Engeland, en vanaf dit ogenblik was zijn aanwezigheid alhier vollopig ten einde. Het leger waartoe hij behoorde werd door de Fransen teruggedrongen tot in het Noorden van Duitsland. Nog steeds was Popham de verantwoordelijke voor het transport langs wegen en over binnenwateren. Oostende zou opnieuw met hem kennis maken in 1798.

* * *

In dit jaar 1798 werd Engeland bedreigd door een invasie van het Franse leger onder Napoleon. Er waren geruchten dat zelfs een vloot van luchtballons zou ingezet worden (over de toestand in Engeland heb ik geschreven in het Jaarboek Ter Cuere 1973). Een burgerwacht werd opgericht, maar wat ik toen niet wist was dat Popham hierbij de initiatiefnemer was, zich herinnerend hoe hij destijds te Nieuwpoort een korps van "Fencibles" had opgericht. Maar dit alles was slechts een aanloop tot de raid op de sluizen van Slijkens.

Ook hier was Popham die het idee opperde om de sluizen te vernielen. Hij kende de streek natuurlijk zeer goed en was ervan overtuigd dat voor de oversteek naar Engeland een groot aantal binnenschepen zou gebruikt worden die, ook vanuit Holland, via de kanalen naar de kusthavens zou overgebracht worden. Om nog niet te spreken over de vele vissersschepen in diverse havens. De sluizen van Slijkens en Plassendale vormden belangrijke knooppunten.

Hoewel Napoleon reeds zijn invasieplannen had laten varen, en de blikken wendde naar Egypte, liet hij de invasievloot verder uitbouwen. Dit strooide zand in de ogen van de Engelsen. Ik meen dat zodoende het grootste gedeelte van de Britse vloot in het Kanaal zou gekluisterd worden. De dag waarop Popham zijn aanval uitvoerde vertrok Napoleon vanuit Toulon naar het Oosten.

Popham stelde een Geheim Memorandum op waarin hij uitleg gaf over zijn plannen om de sluizen van Slijkens op te blazen. Wat volgde maakt deel uit van de geschiedenis van Oostende en Bredene, maar de feiten werden steeds vanuit éénzelfde hoek bekeken. Over de landing zelf vertelt PASQUINI meer dan de biograaf van Popham.

Hoe zag Popham de aanval die hij wenste uit te voeren en hoe was deze georganiseerd? Er was van in den beginne één grote moeilijkheid: Popham had slechts de graad van kapitein en had nog nooit het bevel gevoerd over een oorlogsschip. Met een graad op dit niveau kon men hem moeilijk de leiding geven over een vloot. Het idee alleen deed de hogere officieren steigeren. Dit werd zo opgelost: ieder deelnemend schip zou onder bevel staan van een kapitein jonger dan Popham, en hoogst in bevel kwam een generaal van de Landmacht: Eyre COOTE.

Popham zelf kreeg het bevel over een schip, "armé-en-flute" d.w.z. uitgerust als een bewapend vrachtschip, de "Expedition". De boot was in slechte staat en uitgerust met 26 kanonnen. De toewijzing was vergezeld van een briefje met verontschuldiging getekend door de jongste Sea-Lord, Sir William YOUNG. Popham was in zijn Q gebeten, hetgeen ook de bedoeling was geweest. De eer van de admiraals was gered!

PLAN VAN POPHAM

Er werd voorzien: buskruit in kratten om de dokken van Oostende in de lucht te laten vliegen, voldoende springbussen om bressen te slaan in zes paar sluizen, gereedschap voor het ondermijnen,

een klein snelzeilend hospitaalschip, enz. De troepen zouden inscheppen vanaf het Isle of Tanet (Z.O. Engeland). Er was geen materiaal voorzien voor kampementen want volgens schatting zou de klus geklaard worden binnen de tien uren. Bewapende kotters zouden gestationeerd worden als padvindders bij het naderen van Oostende om zo de aanvalsschepen binnen de kustwateren te leiden.

De vernieling van de sluizen moest gebeuren op het ogenblik van half-tij. Dan zou door de havengeul een stortvloed van water vanuit het kanaal stromen die zeker chaos zou veroorzaken onder de gemeerde schepen.

Zes oorlogsbodems moesten de stad beschieten vanuit het N.N.W. en zich gereed houden om vijandelijke vaartuigen aan de oostzijde van de stad in brand te steken en te kelderen. Veertien kanonneerboten moesten de oostzijde van de haven voor hun rekening nemen. Ook de ponton die de oversteek van de havengeul verzekerde moest uitgeschakeld worden.

De schepen "Expedition", "Ariadne" en "Minerve" dienden op het strand 600 man af te zetten in platbodems. Ook de sappeurs met springstoffen zouden terzelfdertijd aan land gebracht worden. Nog andere boten dienden kanonnen aan wal te brengen : één zesponder en twee howitsers.

Twee aanvalsgolven moesten de eerste volgen : één van 450 man met wat artillerie, de laatste van 364 man met twee kanonnen. Alternatieve plannen werden uitgedokterd indien een haastige terugtocht verplicht was, eventueel onder druk van overmacht. Indien de tijd het toeliet moesten de sluizen van Plassendale eveneens opgeblazen worden teneinde het kanaal naar Nieuwpoort onbruikbaar te maken.

In het oorspronkelijke plan had Popham schijnaanvallen voorzien op de havens Calais, Dieppe, Fécamps en Saint-Valéry om de aandacht af te leiden van het eigenlijke doel.

Op 13 mei waren alle troepen ingescheept, maar tengevolge van slecht weder werd slechts de volgende dag uitgevaren. Popham ging aan boord te Margate. De overtocht duurde vier dagen ! De dag na de aankomst voor Oostende werd een ultimatum gestuurd naar de Franse plaatscommandant MUSCAR. We weten dat dit werd afgewimpeld.

Popham schreef in een spoedbericht naar de Admiraliteit dat de wind naar het Westen was gedraaid en dreigde heel hard te worden. (PASQUINI schrijft dat de wind naar het Zuiden draaide, hetgeen minder logisch is. In dit geval zou er weinig branding zijn geweest in de ontschepingszone). Met Generaal COOTE overlegde hij of het niet wenselijk ware zich van de kust terug te trekken, naar volle zee, en een betere gelegenheid af te wachten. Toen kregen ze echter het bericht binnen dat het Frans garnizoen te Oostende zeer klein was. Dit deed de generaal beslissen toch de landing uit te voeren, tegen het oordeel van Popham in. Dit gebeurde dan tussen 5 en 6 uur in de morgen van 19 mei 1798.

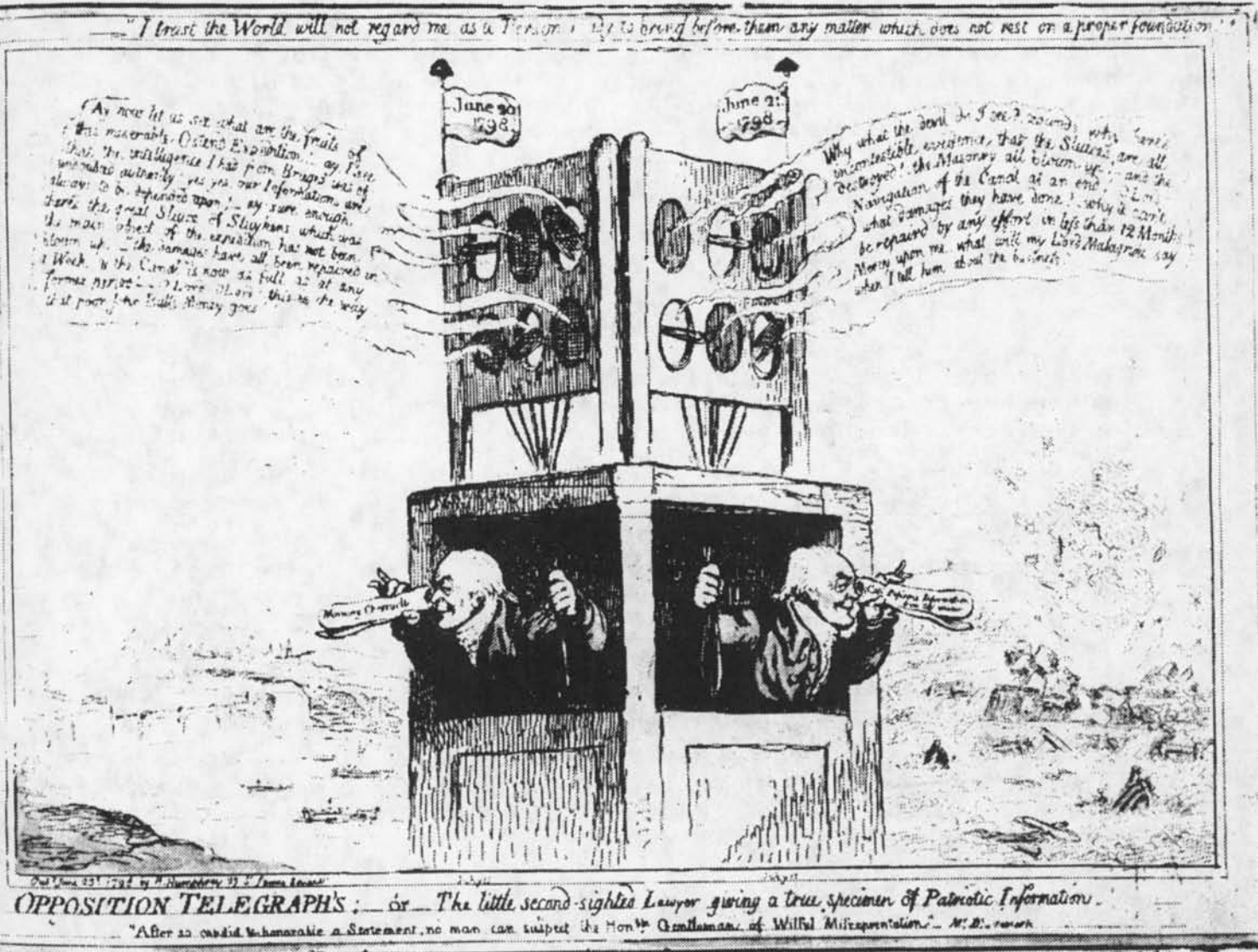
Er werd over en weer geschoten. Om 10u20 hoorde Popham de ontploffingen uit de richting van Slijkens. De troepen werden hierop verzameld in de duinen van Lisseморis, maar tengevolge van het slechte weer kon geen enkele man ingescheept worden. Dit is dan Oostendse geschiedenis.

Popham liet zich naar het strand roeien om aldaar alleen te kunnen vaststellen dat de Engelse troepen omsingeld waren. Hij was ervan

overtuigd dat Generaal COOTE had gecapituleerd. Hij gaf daarop het bevel de schepen verder in zee te ankeren en hees een signaal om wapenstilstand van zijn kant aan te kondigen. Hij schrijft dat hij bericht kreeg van land "dat de sluizen vernield waren, dat verschillende koopvaardijsschepen in brand stonden en de dokken droog lagen". Volgens zijn biograaf zouden de herstellingen vijf jaar in beslag nemen.

Popham schreef zijn minister dat zijn plan degelijk was opgemaakt, de vijand totaal werd verrast, de opdracht was uitgevoerd binnen de voorziene tijd, maar dat hij niet opkon tegen de elementen. In regeringskringen ging men hiermee akkoord.

De pers reageerde anders. In de "Morning Chronicle" van 23 juni verscheen een spotprent (afgedrukt in het boek). Men ziet hierop twee semaforen van een voor mij onbekend model. De ene bericht in een ballonnetje op 20 juni : "er is geen schade aan de sluizen en de haven is rustig". De andere bericht op 21 juni : "de sluizen zijn vernield, het metselwerk is in de lucht gevlogen en er is geen scheepvaart op het kanaal". Het onderschrift stelt : "op tweede zicht : een echt specimen van patriotische informatie".



Above: 'Capt. Pop'em's information from Captain Winter' on the righthand telescope at Henry Dundas's eye, the *Morning Chronicle* on the left. The subject is the demolition of the Saas Lock at Ostend in June 1798. In the left-hand balloon, 'Ay, now let us see what are the fruits of this miserable Ostend Expedition! . . . ' ie, nil; the lock is undamaged and the harbour calm. In the right-hand balloon, ' . . . the Sluices are all destroyed! . . . the Masonry all blown up! . . . and the Navigation of the Canal at an end . . . ' Below, a scene of devastation. The cartoon by Jekyll was published 23 June. 92 ÷ 57

Zoals gezegd : alle handelingen van Popham kan men op twee manieren uitleggen. Ook is het bevreemdend dat Popham en Charnock op 28 december 1793 verklaren geen belangen te hebben in goederen aan boord van "L'Etrusque" (die in beslag genomen was) terwijl de eerste toch jarenlang ijvert om vergoeding te krijgen voor de opgelopen schade. Ik vermoed dat na tijd geen vrees meer bestond voor strafmaatregelen tegen zijn persoon wegens zijn latere verdiensten. Tijdens de processen die gevoerd werden liet Popham steeds uitschijnen dat zijn hardnekkigheid ingegeven was door zijn bezorgheid voor het verlies dat zijn vennoot Charnock had geleden.

De schrijver van de biografie heeft klaarblijkelijk verzuimd opzoeken te verrichten te Oostende. Wat Daniël FARASYN heeft gevonden had hem zeker wat bijgebracht.

Om te sluiten : het is niet Admiraal Popham die de aanval leidde, maar wel KAPITEIN Popham. Over de aangerichte vernielingen, omvang en duur van de herstellingen, is men het nog steeds niet eens.

* * *

De levensbeschrijving van schilder Balthasar SOLVYNS (zichten op Oostende) leert ons dat hij Popham vergezelde tijdens diens reizen naar de Rode Zee en Bengalen. De biograaf van Popham vermeldt de naam van onze schilder niet. Wel schrijft hij dat de kapitein op eigen kosten een tekenaar-ontwerper meenam. Over de identiteit van deze tekenaar hoeven we niet te twijfelen.

Richard VERBANCK

GEKIBBEL ROND GEZONDHEIDSPROBLEMEN

door Ivan VAN HYFTE

In mijn bijdrage over kindersterfte te Oostende (De Plate 91/83) had ik het terloops over de epidemische dreiging die vele negentiende eeuwse steden door een elementair gebrek aan hygiëne kenden.

Met de regelmaat van een klok braken ook in onze badstad (o.a. zomer 1892) epidemieën uit die discussies ontlokten in de gemeenteraad.

Op 23 november 1892 legt burgemeester A. PIETERS de raad een arrest voor dat de verspreiding van besmettelijke ziekten moet voorkomen : op de openbare weg of op markten is het voortaan strikt verboden kleren of beddegoed te verkopen, uit te pakken of te exposeren.

De raad maakte van deze gelegenheid gebruik om het sanitair probleem in een ruimer context te plaatsen.

Raadslid H. GOFFIN beet de spits af met een uitvoerig exposé. Netheid, hygiëne en desinfectie, betoogde hij, zijn van primordiaal belang. Hij vroeg de raad zijn volle aandacht voor de woonomstandigheden van de werkmensen. De medische commissie, vond hij, is te laat in actie gekomen.

Een ander raadslid, V. MICHENS, bracht de deplorabele toestand van het Vuurtoren-kwartier op tafel. Een hele agglomeratie huisjes zonder de minste hygiëne of sanitaire voorziening. Grote plassen water in de straatjes (of wat er moet voor doorgaan), hopen afval achter de huisjes, op enkele stappen van de waterputten infiltreert de mesthoop de bodem. Kortom, een haard waar ziektekiemen zich gretig ontwikkelen.