

## WAS DE RUPEL TOT 1847 NEDERLANDS GRONDGEBIED?

Dat hangt er maar van af hoe je het bekijkt. Wie in “de Rupel” een rivier ziet, mag het jaartal 1847 in de titel gerust vervangen door de datum van 4 oktober 1830. Toen kregen de Nederlandse kanonneerboten nummer 2 en 4 die voor de rede van Boom lagen, het bevel zich terug te trekken naar Rupelmonde en werd de controle over de Rupel overgelaten aan de Belgische revolutionaire troepen. Bevelhebber van het schip nummer 2 was trouwens luitenant-ter-zee Jan van Speijk, die zijn schip op 5 februari 1831 voor de rede van Antwerpen tot ontploffing bracht, op het moment dat Belgische troepen het enterden.

Letterlijk gelezen is het antwoord op de vraag hierboven dus duidelijk negatief. Maar er is een ander antwoord mogelijk. Het grondgebied van een land bestaat immers niet alleen uit het deel van het aardoppervlak dat gecontroleerd wordt door een regering, maar ook uit de ondergrond, het luchtruim, de territoriale wateren, ambassades in het buitenland en ook zeeschepen. In die zin is het antwoord op de vraag in de titel dan weer bevestigend, want tussen 1822 en 1847 was er in de Nederlandse marine een fregat “ZMS (Zijner Majesteits Schip) Rupel” actief. Zoals nog zal blijken, was het wedervaren van dit schip op een aantal punten verbonden met onze gemeente en streek, zodat het de moeite waard is er even op in te gaan.

De Rupel werd gebouwd op de marinescheepswerf van Amsterdam en liep van stapel op 16 september 1822. Het was een stevig oorlogsschip, voorzien van 44 kanonnen, en maakte deel uit van een reeks fregatten die de naam droegen van de rivieren van het Verenigd Koninkrijk. Vier dagen na de Rupel werd zo het fregat de Maas te water gelaten.

De eerste missie van ZMS Rupel ging naar de Middellandse Zee. Vandaag kan het misschien verbazing wekken dat het Koninkrijk der Nederlanden een deel van zijn marine op die zee deed patrouilleren. In 1822 was dat echter helemaal anders. Slechts zes jaar voordien, op 27 augustus 1816, had een Brits-Nederlands eskader de stad Algiers zwaar gebombardeerd, met de bedoeling een einde te maken aan de piraterij die van daaruit werd beoefend. Hoewel het signaal duidelijk was, bleef verdere controle nodig, en het opperbevel in Den Helder stuurde in de komende jaren steeds een aantal schepen naar Zuid-Europa met dat doel.

De opdracht van de Rupel bleef niet beperkt tot de strijd tegen de piraterij. In 1825 bracht het fregat de nieuwe ambassadeur van het Koninkrijk der Nederlanden naar het Ottomaanse hof in Istanboel. Die ambassadeur was overigens Hugo van Zuylen van Nijeveld, een diplomaat uit een andere tak van de familie van Hélin van Zuylen, die andere diplomaat, die in 1912 omkwam in een auto-ongeluk op de Mechelsesteenweg.

In 1828 was de missie van de Rupel in de Middellandse Zee afgelopen en keerde het schip terug naar Texel. De rust zou van korte duur zijn, want begin 1830 vertrok het fregat naar de Nederlandse bezittingen in Oost-Indië, het huidige Indonesië. De eerste opdracht was van financiële aard: de regering in de hoofdstad Batavia (nu Jakarta) had te kampen met acuut geldgebrek, met name door de aanhoudende oorlogen tegen inlandse vorsten op Java. Er was een nieuwe gouverneur-generaal aangetreden, generaal Johannes van den Bosch, en die

wenste te kunnen rekenen op meer financiële steun dan zijn voorganger. Die voorganger, graaf Léonard du Bus de Gisignies, zou in 1839 trouwen met de kasteelvrouw van Tibur, Marie-Antoinette van der Gracht.

De opdracht van de Rupel bleef niet beperkt tot het aanvoeren van financiële middelen. Het schip maakte ook een rondvaart langs een aantal eilanden om er het Nederlandse gezag te bevestigen. Met name op Celebes (het huidige Sulawesi), waar inlandse vorsten met Britse steun een gelegenheid zochten om in opstand te komen, moest de Rupel indruk maken.

Toen het fregat in 1831 naar Europa terugkeerde, was de situatie daar fundamenteel gewijzigd. De Zuidelijke Nederlanden, inclusief de Rupelstreek, hadden zich onafhankelijk verklaard onder de naam België. Waar het fregat de Maas zijn naam dus bleef ontleen aan een rivier die minstens voor een deel op Nederlands grondgebied lag, was dat niet het geval voor ZMS de Rupel. Toch werd het schip niet omgedoopt, en dat was bij nader toezien begrijpelijk. De Nederlandse regering erkende de Belgische onafhankelijkheid namelijk niet, zodat het niet coherent zou zijn geweest de naam van het fregat te wijzigen.

Op 4 mei 1832 nam de Rupel deel aan de plechtige bijzetting van Van Speijk, die meer dan een jaar voordien was gesneuveld bij Antwerpen en nu in de Amsterdamse Nieuwe Kerk een praalgraf kreeg. De Rupel vuurde bij die gelegenheid een rouwshalvo af – al zal allicht niemand zich herinnerd hebben dat Van Speijk gedurende enkele dagen de verdediging van de gelijknamige rivier op zich had genomen.

De glorie-dagen van het fregat leken echter achter de rug te zijn en in 1836 werd het voorwerp van een grondige opfrisbeurt. Het werd voorzien van nieuwe technische snufjes, onder meer een moderne windas. Vooral werd het echter verkleind, door een laag van het schip weg te nemen, zodat het voortaan als een “geraseerd fregat”, van dezelfde omvang als een korvet, door het leven zou gaan.

In die gestalte zou het tussen 1838 en 1841 een nieuwe grote reis naar Nederlands Oost-Indië ondernemen. De grote opstanden tegen het Nederlandse bewind waren daar achter de rug, maar het bleef nodig nu en dan de kracht van de Nederlandse marine te tonen – en dit zowel ten aanzien van de inlandse vorsten als ten aanzien van concurrent Engeland. Daarom was er aan boord van de Rupel een detachement marinesoldaten geplaatst, dat in geval van nood snel aan land kon gaan en kon ingrijpen waar het Nederlandse gezag werd bedreigd.

De reis ging voornamelijk langs Sumatra, maar bleef overwegend rustig. Zo was er tijd voor uitgebreide meteorologische observaties, die vandaag nog een belangrijke bron zijn voor onze kennis van het klimaat in Azië in het midden van de negentiende eeuw.

Ook na zijn terugkeer uit “de Oost” veranderde de Rupel niet van naam. Het Verdrag der XXIV Artikelen had op 19 april 1839 weliswaar de onafhankelijkheid van België internationaal verankerd, maar van Nederlandse zijde was dat niet van ganser harte gegaan. Overigens betreurden ook vele inwoners van het zuidelijke deel van het vroegere Koninkrijk de gang van zaken. Toen graaf du Bus de Gisignies in november 1839 in het huwelijk trad in Rumst,

vermeldde hij tegenover de ambtenaar van de burgerlijke stand uitvoerig en uitdrukkelijk alle titels die hij in Nederlandse dienst had verworven.

Voor ons fregat waren de glorie-dagen echter voorbij. Van grote reizen in de periode na 1841 hebben we geen spoor teruggevonden, en in 1847 werd de Rupel uit de vaart genomen. Gedurende een kwarteeuw heeft het schip echter de naam van onze streek over de wereldzeeën uitgedragen.

Frank Judo



*Tekening van de hekversiering*