Bat. Gen.
VI
309

299

DE MARINEBEGROOTING VOOR 1897 IN DE TWEEDE KAMER

EENE NABETRACHTING

De organisatie. — De taak van de Zeemacht in Europa en in Oost-Indië.

'S-GRAVENHAGE
W. P. VAN STOCKUM & ZOON
1897

63 hal.

PERPUSTAKAAN NASIONAL R.I.
Tanggal : 30-06-2010
Nomor Induk : 990/PN-Museum/2010
UID : 0010-09230045 12
RDM-ID : 000038 21329
Asal : Museum Pusat

VI, 304

DE MARINEBEGROOTING VOOR 1897 IN DE TWEEDE KAMER

EENE NABETRACHTING

'S-GRAVENHAGE
W. P. VAN STOCKUM & ZOON
1897

BAT. GENOOTSCHAP VAN K. E. N. W.
PERPUSTAKAAN NASIONAL RI

VOORWOORD

Wanneer bij volgende begrootingen van Marine de gedachtenwisseling tusschen Regeering en Kamers over de Marinebegrooting voor 1897 ter sprake komt — en dat zij met stilzwijgen worde voorbijgegaan is niet denkbaar — moge deze nabetrachting voor hen, die belangstellend de verdere reconstructie van onze herlevende Zeemacht zullen gadeslaan, eene aanvulling van die gedachtenwisseling zijn en hunne aandacht vestigen op punten, welke daaraan allicht zouden ontsnappen.

Januari 1897 DE SCHRIJVER

INHOUD

Blz.

I DE ORGANISATIE. 1

II DE TAAK VAN DE ZEEMACHT IN EUROPA 9

III DE TAAK VAN DE ZEEMACHT IN OOST-INDIË 26

I

DE ORGANISATIE

Wanneer eene Volksvertegenwoordiging gedurende een vierde van een eeuw — zij het ook met tusschenpoozen — gehamerd heeft op een zelfde aambeeld: vaststelling eener organisatie van de Zeemacht bij de wet of bij algemeenen maatregel van bestuur; wanneer een Minister ter voldoening aan het verlangen van de Kamers dezen laatsten weg tot het verkrijgen van eenige vastheid kiest; wanneer hij aldus eene formatie aangeeft met het voornemen vaststelling daarvan bij zulk een maatregel uit te lokken, ingevolge den vrij algemeenen wensch in de Kamerverslagen uitgedrukt; wanneer dan de heer Mees mededeelt: „dat stond wel in de Verslagen, „maar wie zal zeggen of het een denkbeeld van de meer„derheid is geweest?", de Katholieke partij te kennen geeft dat zij de verdiensten van de organisatie buiten beschouwing stelt, de heer Lieftinck er het „rust in vrede" over uitspreekt, dan kan die geringe waardeering van den geleverden arbeid niet vergoelijkt worden door eene vergelijking als die van den heer van Vlijmen, waar deze de memoriën van antwoord en toelichting een vuurtoren noemt voor volgende Kamers ter bepaling van haren koers.

Is één vuurtoren in sommige gevallen en in een schoon vaarwater voor de juiste bepaling van den koers voldoende te achten, een tweede zou in dit geval zeer nuttig zijn geweest, nu o. a. uit de rede van den heer Guyot blijkt dat er in den vorm van onbeantwoorde vragen nog blinde klippen in het vaarwater liggen. En deze tweede baak had gevonden kunnen worden in eene uitspraak van de Volksvertegenwoordiging. Acht deze zich niet in alle opzichten competent, dit bezwaar kan alleen gelden ten opzichte van technische zaken; de beoordeeling van de grondslagen der organisatie, de neutraliteitsquaestie, de wijze van optreden in de verdediging van moederland en koloniën, de behartiging van belangen van Nederland en Nederlanders in den vreemde, de finantiëele zijde in verband met de kosten der Zeemacht zonder systematische vernieuwing van materiëel, vallen binnen het bereik van het meerendeel der Volksvertegenwoordigers.

De heer Seret zoude geneigd zijn deze punten te behandelen bij eene afzonderlijke begrooting. Maar uit de ontvangst, welke de organisatieplannen te beurt viel, is niet op te maken dat daaraan dan meer aandacht zou worden besteed. En de heer Seret zag voorbij dat de Vertegenwoordiging er steeds op uit is geweest om dergelijke afzonderlijke begrootingen te doen verdwijnen, tenzij inkomsten tegenover uitgaven staan — als bv. de begrooting der landsdrukkerij — of hen tegelijk met de Staatsbegrooting behandelt — als bv. vroeger de spoorwegbegrooting en thans nog de vestingbegrooting en de West-Indische begrootingen.

Indien de wensch om de grondslagen van 's Ministers plannen aan eene ernstige critiek te onderwerpen inderdaad aanwezig is, dan kan die ook bij de behandeling van de Staatsbegrooting beoefend worden en wel op de meest afdoende wijze d. i. schriftelijk. Uit het feit dat de Tweede Kamer der Staten-Generaal zich thans, zonder critiek te oefenen, afkeerig heeft betoond van vaststelling van de organisatie

bij algemeenen bestuursmaatregel valt in de eerste plaats de conclusie te trekken dat die wensch ontbrak; en in de tweede plaats dat, waar die Kamer van de Ministers van Marine continuïteit verlangt en haar lid, de heer RUTGERS VAN ROZENBURG, aan hun Departement wispelturigheid verwijt, zij zelve de laatstgenoemde eigenschap bezit en de eerste mist.

Het denkbeeld van den heer MEES om eene soort van Naval Defence Act in het leven te roepen kan niet veel gelukkiger genoemd worden dan de „afzonderlijke begrooting" door den heer SERET voorgestaan. Waaraan had in 1889 die Wet in Engeland haar ontstaan te danken? Aan het levendig geworden bewustzijn dat de sterkte der Zeemacht ten opzichte van mogelijke combinatiën van vreemde vloten onvoldoende was. De sterkte moest tot een hooger peil worden opgevoerd en daarna op dat peil worden gehandhaafd. Tijdelijk was dus krachtige aanbouw noodig; doch na afloop daarvan zoude de werkzaamheid op dit gebied, hoewel eenigszins dalende, veel grooter blijven dan voorheen.

Wat is daarentegen te onzent het geval? Van eene verhooging van het sterktepeil der Zeemacht is geen sprake, de organisatie en het plan van aanbouw beoogen niet anders als geleidelijke vervanging van bestaand materieël; zelfs wordt het getal eenheden aanmerkelijk verminderd. Het geldt hier dus niet een bijzonderen maatregel, maar gewone, doch zeer noodige maatregelen systematisch uit te voeren.

Wij laten de comptabele en grondwettelijke bezwaren welke de Minister opperde buiten beschouwing. Wat de heer MEES evenwel aanvoerde betreffende de verplichting, door aanneming van begrootingen met eerste posten voor groote werken aan volgende Kamers opgelegd, kan niet tot steun dienen van zijn denkbeeld om gelden te voteeren voor meer dan één jaar. Er is toch een zeer groot *formeel* verschil tusschen toestaan van eerste termijnen en totale bedragen en dit kan een *materieël* verschil worden, wanneer groote omwentelingen

in de techniek aanleiding geven om de uitvoering van een bouwplan te onderbreken of dit geheel om te werken. Wij herinneren hier aan de omwenteling in 1862 veroorzaakt door den oorlog tusschen de Noordelijken en Zuidelijken aan de overzijde van den Oceaan, of liever door één gevecht in dien oorlog.

De heer MEES kon zich ten slotte niet vereenigen met de parallel, welke de Minister trok tusschen den algemeenen maatregel van bestuur voor de organisatie van de Nederlandsche Zeemacht en de vaststelling van de formatie der Zeemacht in O. I. bij zulk eenen maatregel. Bij de bespreking van dit punt merkte de heer MEES op, „dat na aanneming van de Indische begrooting en hoofdstuk VI van de Staatsbegrooting het Koninklijk Besluit van 29 Juli van dit jaar (1) zal steunen op de wet" en — deze bedoeling van spreker mag uit het redeverband worden opgemaakt — dus vallen binnen het begrip van een dergelijken maatregel.

Een eigenaardige steun, die telken jare ontvalt! Maar bovendien, de bestuursmaatregel, welke de formatie van de Zeemacht in O. I. moet bepalen, zal een uitvloeisel zijn van Art. 1 van het door den heer MEES genoemde besluit en derhalve denzelfden wettelijken ondergrond hebben. Hij zal dus evengoed als een algemeene maatregel van bestuur, waarbij de formatie van de Nederlandsche Zeemacht in haar geheel werd vastgesteld, telken jare op nieuw door een begrootingswet gesanctionneerd moeten worden; zonder deze sanctie zullen de gelden voor de uitvoering zoowel van den eenen als van den anderen maatregel ontbreken. Waar is het verschil, dat de heer MEES aanwezig scheen te achten?

Ten slotte heeft deze afgevaardigde aanleiding gegeven

---

(1) Koninklijk Besluit van 27 Juli 1896 houdende vaststelling der grondslagen voor de afscheiding der uitgaven voor de Zeemacht in N. I. te dragen door de Staatsbegrooting en de begrooting van N. I.

tot de vraag aan de Nederlandsche industrie of zij geneigd zoude bevonden worden om contracten te sluiten voor den bouw van schepen, welke eerst na jaren op stapel zullen komen. Haar antwoord kan moeilijk in twijfel worden getrokken. Mocht zij in zulk een voorstel bewilligen, niettegenstaande hare onbekendheid met de arbeidsloonen en prijzen van materialen, zelfs in de naaste toekomst, zal dan een volgende Minister zich daardoor gebonden achten, indien hij principieële bezwaren heeft tegen de ontwerpen, die ten grondslag dienden aan de contracten? Immers neen.

De gewenschte vastheid moet niet in dergelijke middelen, die de uitvoering betreffen, gezocht worden. Zij moet dieper wortelen. De continuïteit in de grondslagen moet verzekerd zijn. „De Kamer, zoo zegt de heer Seret, heeft het in hare „macht om als een volgend Minister met geheel andere „voorstellen komt als de vorige, de verwezenlijking zijner „denkbeelden te voorkomen door gelden te weigeren." Volkomen waar, maar zij kan zich dan slechts beroepen op de denkbeelden van den Minister van der Wyck, niet op haar eigen oordeel. En wanneer nu een volgend Minister tegenovergestelde denkbeelden voordraagt zal zij dàn wel de wezenlijke kracht der argumenten onderzoeken? Waarom dat dan nu niet gedaan en aldus de kans op continuïteit vergroot?

De bewering van den heer Seret dat een Minister zulk een critisch onderzoek, het zetten van de puntjes op de i's, niet wenscht ten einde te verkrijgen „dat de zaak er „met een Franschen slag doorgaat", is in het algemeen genomen weinig parlementair, in dit bijzondere geval niet billijk tevens. De Minister heeft in zijne memoriën de puntjes op de i's gezet, de Kamer in haar Voorloopig Verslag niet, en gelijk boven reeds gezegd is, de schriftelijke gedachtenwisseling is voor het betrokken onderwerp zeker de vruchtbaarste.

De heer van Vlijmen was blijkbaar de meening van den heer Seret betreffende den Franschen slag niet toegedaan. Hij

meldde zich aan als een van de sollicitanten om eene organisatie bij de wet; doch achtte die overbodig gemaakt door de memoriën des Ministers. Aan den inhoud dier stukken zulk een groote zedelijke kracht toe te kennen, dat zij even bindend zouden zijn als eene wet is Kamervuurwerk, dat zijn schijnsel evenwel werpt op uitdrukkingen als die van den collega en wapenbroeder SERET; en dit niet te vergeefs voor hen, die steun moeten zoeken in het oordeel van specialiteiten.

Tot deze laatsten behoort in de eerste plaats de heer GUYOT. Beantwoordden zijne beschouwingen over de organisatie aan het epitheton — onze marinespecialiteit — hem door den heer SERET gegeven? Tevens van degenen zijnde, die herhaaldelijk en het meest op vaststelling van de organisatie der Zeemacht hebben aangedrongen, mocht men dit met recht verwachten. Zijne beschouwingen bepaalden zich evenwel tot eene exceptie. Deze afgevaardigde achtte de tijd om ernstig aan het vaststellen van een organisatie te gaan denken nog niet gekomen omdat de arbeid van den Minister vragen onbeantwoord laat, welker beantwoording vooraf noodzakelijk is. Deze zullen hieronder van zelf ter sprake komen (zie blz. 9 reg. 13 v. b.); maar waarom trachtte de heer GUYOT hen niet bij *deze* begrooting tot oplossing te brengen?

II

TAAK VAN DE ZEEMACHT IN EUROPA

Bepaalden de meeste sprekers zich tot enkele, hiervoren in hoofdzaak gereleveerde, opmerkingen over de organisatie, eene grootere plaats werd ingenomen door beschouwingen over de taak van onze Zeemacht en de daarvoor door den Minister aangegeven schepen.

Bij de beschouwing van de taak der Zeemacht in Europa kwam het den heer VAN VLIJMEN voor dat in het bouwplan éclaireurs ontbraken; den heer RUTGERS VAN ROZENBURG dat de Minister bleef denken aan bescherming van onze lange open zeekust tegen landingen ook door de Zeemacht, en Z. E. zich voorstelde de Kortenaers aan een aanval op eene landingsvloot te wagen na hen eene blokkade te hebben doen verbreken; den heer GUYOT dat *duidelijk* uitspraak moet worden gedaan betreffende de roeping der Zeemacht en *duidelijk* het standpunt moet worden aangegeven, dat men inneemt ten opzichte van den werkkring der Zeemacht bij de landsverdediging.

Door den Minister is — althans voor ons — duidelijk de roeping van de Zeemacht uiteengezet. De Tweede Kamer heeft, behoudens enkele opmerkingen, daar in haar Voorloopig Verslag het zwijgen toe gedaan. Kan het zijn dat zij er over het algemeen weinig tegen wist in te brengen?

De heer GUYOT hare roeping willende omschrijven verdeelt de Zeemacht in twee categoriën, de eigenlijke Zeemacht en die voor de landsverdediging. Het materieel voor de eerste categorie, dat alleen zijn raison d'être vindt in het bezit van de koloniën — aldus die afgevaardigde — moet alle overige buiten de verdediging des lands vallende diensten doen, voor

zoover het hoofddoel — behoud van de koloniën? — het beschikbaar laat.

Op welken grond de irrationeele verdeeling in eigenlijke en minder eigenlijke Zeemacht berust — irrationeel omdat beider doel geheel hetzelfde is en alleen de typen van schepen verschillen — wordt niet gezegd. In tegenstelling met de op blz. 3 van de M. v. T. voorkomende, door hem „gewrongen" genoemde, voorstellingen acht de afgevaardigde zijn betoog blijkbaar helder en motieven dus overbodig.

Deze bladzijde opslaande vinden wij daar eerst aangegeven welke eischen door Indië aan de Zeemacht in een eventueelen oorlog worden gesteld en door welk type van schip aan die eischen kan worden voldaan. Vervolgens wordt gezegd dat voor de overige zoogenaamde algemeene diensten schepen van hetzelfde type zullen worden gebruikt. Om dit met de beschikbare finantiëele middelen te bereiken zal aan de stationneering in West-Indië een einde worden gemaakt.

Het „gewrongene" van de voorstelling ontsnapt ons. Zij is althans eenvoudig genoeg om haar met die van den heer Guyot te vergelijken.

Deze wil voor de algemeene diensten *buiten* Indië hetzelfde materiëel bezigen als voor de diensten *in* Indië. Dit wil ook de Minister.

Maar de heer Guyot wil daarvoor bestemmen wat Indië beschikbaar laat, terwijl de Minister deze algemeene diensten mede aangenomen heeft als grondslag voor de formatie. De redeneering van den afgevaardigde voor 's Gravenhage loopt aldus uit op eene veranderlijke sterkte van het auxiliair eskader.

Wil men — gelijk de heer Guyot in de eerste plaats noodig acht — zich duidelijk uitspreken over de roeping van de Zeemacht, dan mag die uitspraak zeer zeker geen twijfel overlaten aangaande de vraag of zendingen naar het buitenland afhankelijk zullen zijn van de behoeften van het

PERPUSTAKAAN NASIONAL RI

oogenblik in Indië of niet. En nu heeft de Minister, even duidelijk als de afgevaardigde Guyot het omgekeerde, gezegd dat deze afhankelijkheid niet mag bestaan, o. i. terecht omdat de beslissing over rechtstreeksche Nederlandsche belangen dan gedeeltelijk zoude berusten bij de Indische Regeering. Beter dan dit zoude het zijn in beginsel geheel af te zien van vertegenwoordiging van den Staat in den vreemde. Dit is een van de punten, waarover elk Volksvertegenwoordiger zich een oordeel kan vormen, en zich ook zoude vormen indien partijprogramma's en kiesvereenigingen zich meer met de Zeemacht en de sommen, welke hare instandhouding vordert, bezig hielden (1).

In de tweede plaats acht de heer Guyot het noodig dat men duidelijk het standpunt aangeve dat ten aanzien van den werkkring der Zeemacht bij de landsverdediging wordt ingenomen. De voornaamste vraag daarbij is of over afzonderlijk materieël voor optreden buitengaats moet worden beschikt.

In zijne rede geeft de heer Guyot stof voor het vermoeden de opmerking gemaakt te hebben, voorkomende op blz. 4 van het Voorloopig Verslag reg. 13 v. b., dat de Minister de consequentiën van zijn stelsel niet durft te aanvaarden. Deze consequentiën zouden dan zijn dat er, wil de Minister de Zeemacht aanwenden zooals hij zich dat voorstelt, schepen gebouwd moeten worden in staat om de slagschepen van de groote zeemogendheden tegemoet te treden.

De heer Guyot deelt verder als zijn gevoelen mede dat, welke voordeelen eene dergelijke scheepsmacht uit velerlei oogpunt moge hebben, die voordeelen niet opwegen tegen de kosten aan het bezit van zulk eene scheepsmacht

(1) De nieuwe programma's, welke met het oog op de aanstaande verkiezingen worden vastgesteld verschillen op dit punt niet met de oude. Bezuiniging wordt wel gedecreteerd maar de grondslagen van de uitgaven worden niet aangeroerd.

verbonden. Hem komen voldoende voor drijvende batterijen en schepen tot een meer actief optreden in de zeegaten bestemd, de eerste dus om een passieve rol te vervullen. Als voorbeeld voor de laatste citeert de spreker de monitors en rammen van vroeger; die monitors — dit is voldoende bekend — zijn voor optreden *in* de zeegaten evenwel ongeschikt.

Welke eischen stelt nu de Minister aan het materieël. Als *militaire* eisch dat onze schepen in staat zijn op te treden tegen vijandelijke schepen, *die in onze zeegaten kunnen doordringen*, als *nautische* eisch, aan één deel onzer schepen, dat zij buitengaats kunnen optreden, aan een ander deel dat zij de verdediging binnen de buitenbanken kunnen aanvangen. (M. v. T. blz. 4).

De Minister wil dus geheel hetzelfde als de heer GUYOT, maar bovendien dat een gedeelte van ons materieël met ongunstig weer naar buiten kan. En is dit niet noodig „om den vijand te beletten met inférieur materieel onze zeegaten te blokkeeren" (woorden van den heer GUYOT)? Men kan toch eene blokkade noch beletten, noch bemoeilijken met materieel dat hoogstens *meer actief* **in** *de zeegaten kan optreden.*

De heer GUYOT erkent de voordeelen, verbonden aan een klein getal zeewaardige schepen van de bescheiden afmetingen der Kortenaers, niet, en acht de voorbeelden van den Fransch-Duitschen oorlog, in de M. v. A. geciteerd, niets. De Minister was evenwel in tamelijk goed gezelschap toen hij deze aanhaalde. Immers lezen wij op blz. 566—67 der Handelingen 1886—87.

„De heer REUTHER: Ik zoude het woord niet gevraagd „hebben ware het niet dat bij deze beraadslaging (over hoofd-„stuk VI) denkbeelden zijn aangegeven, die noodlottigen „invloed kunnen uitoefenen op onze Marine.

„Ik bedoel dat vrij algemeen de voorstelling wordt ge-„geven dat de werkkring der Marine bij de verdediging des „lands geheel lijdelijk moet zijn.

„Bij een aanval op ons land zal de verdediging aan de

„zeezijde zooveel doenlijk actief moeten worden gevoerd. Dit „is het eenige middel voor den verdediger om partij te trekken „van de voordeelige kansen, die zich kunnen voordoen, „terwijl hij bij eene passieve verdediging geen ander voordeel „kan behalen dan het afwenden van de nadeelige kansen, die „hem zouden kunnen treffen.

„Indien dit waar is, Mijnheer de Voorzitter, dan zal een „deel onzer schepen ingeval wij een aanval ter zee te vreezen „hebben, de vijandelijke schepen reeds op vrij grooten afstand „van onze kust te gemoet moeten gaan, zijne scheepsmacht „trachten te verkennen en te verontrusten, ten einde hem „tot krachtsontwikkeling te dwingen en hem te verplichten „maatregelen ter verdediging te nemen. De vijand moet ge„noodzaakt worden voorzorgsmaatregelen te nemen te zijner „beveiliging, die hem inspanning en tijd zullen kosten. Nu „zal men beweren dat wij toch niet veel zullen kunnen uit„richten, omdat de vijandelijke scheepsmacht altijd veel „sterker zal zijn dan de onze en dat, zoo wij ons buitengaats „wagen, wij onvoorwaardelijk onzen ondergang tegemoet „zullen gaan.

„Mijnheer de Voorzitter! Het zij mij vergund ter gerust„stelling in herinnering te brengen de houding en verrich„tingen der Duitsche Marine in de Oostzee in 1870. De „Duitsche vloot was toen waarlijk niet in staat om zich te „meten met de Fransche, die naar de Oostzee werd ge„zonden [1]).

„Buiten twijfel is het echter dat, aangezien onze Marine „reëel zwakker zal zijn dan de vijandelijke, wij ten slotte „zullen gedwongen worden de open zee te verlaten en ons

---

([1]) De Minister nam de houding en de verrichtingen van de Noordduitsche vloot in de *Noordzee* ten voorbeeld. Aangezien daar de sterkste bondsschepen vereenigd waren heeft het betoog van den heer REUTHER, dat het zwakkere deel betreft, te meer waarde.

„op onze versterkte havens terug te trekken. Dan zal de „vijand overgaan tot het blokkeeren dier havens, maar zelfs „dan mogen wij niet toelaten dat hij dat kan doen zonder „weerstand te ondervinden.

„Als voorbeeld veroorloof ik mij weer op de handelingen „der Duitsche marine in 1870 te wijzen.„

Op de begrooting, waarover beraadslaagd werd toen de heer Reuther aldus zijne denkbeelden uiteenzette, werden gelden aangevraagd voor een schip van ong. 3.5 mill. De Minister heeft bij de ontwikkeling van zijne denkbeelden voor den geest 3 schepen van bijna 3 millioen en 3 schepen van ruim 3.5 millioen. Wij mogen dus aannemen dat de heer Reuther thans op dezelfde wijze zoude redeneeren en dus zijn betoog van 1887 stellen tegenover dat van den heer Guyot van 1897.

Maar bovendien heeft zich sedert 1870 het torpedowezen ontwikkeld en zijn na 1887 de enthousiaste voorstellingen van dat wapen verdwenen, voor zoover betreft de beteekenis van torpedobooten als deel van een eskader in zee. Daarentegen heeft de overtuiging, dat het machtige factoren van eene actieve kustverdediging zijn, zich meer en meer bevestigd en bestaat er op dat punt noch enthousiasme meer, noch twijfel.

Met te meer recht kon dus de Minister de beteekenis aan de Kortenaers en de zeewaardige torpedobooten toekennen, welke hij er aan toegekend heeft.

Den heer Rutgers van Rozenburg, wiens warm hart voor en practische denkbeelden over de Marine mij bijna weerhouden zijne redevoeringen te bespreken, stonden de nautische en militaire eischen, voorkomende op blz. 4 van de M. v. T. sub 3° vermoedelijk niet voldoende duidelijk voor den geest. Dan toch zoude hij den Minister niet verdacht hebben van de zes schepen type Kortenaer een krachtige blokkade te willen doen verbreken om een goed geëscorteerde lan-

dingsvloot aan te vallen en daarna het blokkade-eskader slag te leveren. Wij hebben te vergeefs gepoogd deze bedoelingen in de stukken terug te vinden. Doch zelfs wanneer de Minister zoover was gegaan van den loop der verdediging tot een onderwerp van discussie te maken, dan zoude de daarvoor aangewezen stelling-commandant of commandant der kustverdediging zich vermoedelijk niet aan de conclusiën dier discussie gelegen laten liggen. Immers hij zal de schepen zoodanig gebruiken dat de verdediging er het meest door gebaat wordt. Mocht deze optreden buitengaats eischen, dan moeten schepen met de daartoe noodige zeewaardigheid aanwezig zijn. Dit is naar onze meening het standpunt van den Minister geweest.

De afwering van een landing door de Zeemacht of hare bijdrage daartoe werd door verschillende sprekers min of meer breedvoerig behandeld; de heer VAN VLIJMEN, ofschoon de door den Minister ontwikkelde denkbeelden van verdediging rationeel noemende, deelde een weinig later mede dat hij verschilt met den Minister ten opzichte van de hulp, die de Zeemacht aan de Landmacht kan verleenen in dat stadium der verdediging.

Het verschil loopt over de waarde van éclaireurdiensten, doch in plaats van te weerleggen hetgeen de Minister aanvoerde om aan te toonen dat de vruchten van die diensten gering zullen zijn, beroept hij zich op het oordeel van den admiraal M' LEOD die van tegenovergesteld gevoelen is.

De éclaireursquestie is geen essentieël nautische zaak; het is dus niet te veel gevergd van militairen-Kamerleden dat zij daarin een zelfstandig oordeel ontwikkelen. De heer VAN VLIJMEN verwijst echter naar den grondslag van het oordeel des admiraals n.l. de ondervinding verkregen bij de manoevres op de kust in 1878, door spreker bijgewoond — een reden te meer om een zelfstandig oordeel te mogen ver-

wachten. Deze ondervinding leidde den kapitein-luitenant ter zee M'Leod er toe het volgende te schrijven: (1)

„Het was ons (de aanvallende partij) zelfs, ofschoon de „vuren ons hielpen bestek houden, soms moeilijk om recht „op een bepaald punt aan te sturen, wanneer wij 's morgens „op 4 mijl uit den wal en dus buiten vuurzicht waren. Dit „zal te meer het geval zijn voor een vijand, wanneer in „oorlogstijd de vuren niet branden. Men kan dus uit den „koers, dien de vijand stuurt, niet altijd afleiden waar hij „zal landen . . . ."

Dit nu is het eenige waartoe éclaireurs zouden moeten dienen, want de samenstelling van de transportvloot en van het escorte, de sterkte van het landingcorps kunnen wegens den tijd, noodig voor de uitrusting van de expeditie, tegenwoordig niet onbekend blijven.

Maar bij mist dan; dan zal de vijand ongemerkt de kust kunnen naderen!

De kapitein-luitenant ter zee M'Leod geeft in zijn rapport eenige punten aan waar een vijand bij voorkeur zal landen. Dergelijke punten bestaan nog. En daar de vijand wel niet op onze kust zal komen om de but en blanc, maar om op een vooraf bepaald punt eene landing te doen, is het niet aannemelijk dat hij daartoe bij eenigzins zwaren mist zal overgaan omdat hij, onzeker van den ondervonden stroom, geen bestek zal hebben en niet op de onmisbare voeling met zijn éclaireurs kan rekenen. Bovendien is het de vraag of deze zich voldoende zullen kunnen orienteeren; de door den kapitein-luitenant ter zee M'Leod opgedane ervaring zou dit doen betwijfelen. De groote, hoewel niet onoverkomelijke, moeilijkheden om met een talrijke ongeoefende vloot bij mist in goede orde onze kust aan te loopen en er te ankeren, laten wij hier nog onvermeld. Die

(1) Jaarboek der Zeemacht 1877—78.

orde is noodig om zeker te zijn dat het debarkement plaats heeft zooals bij de regeling van het embarkement en de formatie van de transportvloot werd aangenomen om van elk gedebarkeerd troepengedeelte een tactisch geheel te vormen.

Steunde de heer VAN VLIJMEN in zijne militaire beschouwingen op den admiraal M'LEOD, hij volgde dezen ook in zijne finantiëele illusiën over het bezit van 3 torpedojagers voor éclareursdiensten in oorlogstijd, voor visscherij-politiediensten in vredestijd.

Torpedojagers kosten volgens dien vlagofficier f 640.000; wij nemen n.l. met het oog op den dienst in de Noordzee bij winterdag het grootste door den admiraal voorgestane charter van jager; de drie jagers kosten dus f 1.920.000.

Drie schoeners kosten volgens den Minister f 1.425.000. Ten einde in het te kort te voorzien en nog 1 millioen te besparen laat de admiraal 3 groote torpedobooten van den minister geheel vervallen, zoodat het getal van 15 zeetorpedovaartuigen behouden blijft, en wij éclaireurs tot onze beschikking hebben.

Daarbij is evenwel niet in aanmerking genomen dat de constructie van de schoeners berekend kan worden op den dienst in de Noordzee onder alle — dikwijls barre — omstandigheden. Zij kunnen ten volle zeewaardig (in den zin van goed zee bouwende en dus bewoonbaar) gemaakt worden en aan de eischen van goed logies in winterweer kan worden voldaan. Noodelooze ontbering van de opvarenden wordt aldus uitgesloten.

Aangezien er 's winters altijd één buiten dienst gesteld kan worden en de stevige constructie groote herstellingen zal voorkomen, zullen de schoeners, aldus beurtelings eens in de 3 jaren eene goede raclée krijgende, immer voor den dienst gereed zijn. Leiden bijzondere omstandigheden er toe langeren tijd dan van November tot Maart aan herstellingen te besteden dan is daartegen geen bezwaar, omdat wij vrij zijn in de bepaling van het getal schepen voor den politiedienst.

Worden er torpedojagers voor dezen dienst gebezigd dan mag dit alleen geschieden onder voorwaarde dat er immer drie geheel gereed zijn voor alle oorlogsdiensten. Aangezien evenwel bij hun constructie in de eerste plaats met hunne hoofdbestemming rekening moet worden gehouden en lichtheid daarbij ter wille van groote snelheid op den voorgrond zal staan — de huid der Engelsche destroyers is 6 mM. — zullen zij op den duur niet bestand zijn tegen den dienst in de Noordzee, veel herstellingen behoeven, spoedig versleten zijn en dus tot groote kosten leiden. Ofschoon zeewaardig zullen zij slechte zeebouwers zijn, gelijk de tegenwoordige Engelsche destroyers en de vroegere jagers van andere mogendheden — en een dezer beide typen moet op grond van den genoemden prijs toch wel bedoeld worden (1) — en derhalve aan de équipage een ontbering van comfort opleggen, die ofschoon voor oorlogsdiensten niet geteld, voor vredesdoeleinden niet gevergd mag worden. Van een logies als op de schoeners zal geen sprake wezen.

Zullen zij overigens goede éclaireurs zijn? Het is een verouderend denkbeeld hen daarvoor te willen gebruiken; langen tijd werd er veel mede geschermd, maar de geringe hoogte boven water en de noodzakelijkheid hen te sparen voor hun eigenlijken dienst deed er ten slotte van afzien torpedovaartuigen tijdelijk voor dat doel te bezigen.

De practische bezwaren evenwel niet tellende blijft het de vraag of het millioen werkelijk bespaard zal worden. Om immers bij het (plotseling) uitbreken van een oorlog over drie valide vaartuigen te kunnen beschikken zal er zeker één in reserve moeten zijn; daarmede gaan reeds 6.5 ton van de

(1) Er kan althans moeilijk sprake zijn van de vroegere torpedogunboats; wel kosten de eerstelingen van dat type ± f 500.000, maar zij behalen evenals de later gebouwde slechts 17 tot 19 mijl, te weinig dus voor een zwakken éclaireur, en worden dan gelijk een Fransch zeeofficier zich uitdrukt „mangés par la mer."

10 ton heen. Verder is er alle reden de levensduur van de jagers, bij even veelvuldig gebruik, op 5 à 10 jaren korter te stellen dan die van de schoeners, welke bovendien nimmer wegens militaire infërieuriteit afgevoerd zullen worden. Waar blijft dan de besparing?

Mag ten slotte uit de manoeuvres van 1878 worden geconcludeerd dat in de werkelijkheid éclaireurs noodig zijn?

Wij hebben hierboven reeds eene opmerking van den kapt. luit. ter zee M'Leod medegedeeld, welke onafhankelijk van elke getalsterkte of welk ander verschil met de werkelijkheid ook, zelfs ook zonder manoeuvres, gemaakt had kunnen worden.

Maar zoodra de getalsterkte in het spel komt, zij men voorzichtig met conclusiën.

In 1878 werd de aanvallende partij aangeduid door twee schepen, die af en toe een grootere vijandelijke macht voorstelden, maar zich niettemin als schip alleen bewogen, langs de kust liepen, op zee hielden, bij verrassing den wal naderden, detachementen afzetten voordat de verdediger het landingspunt konden bereiken, enz. Twee zulke schepen te doen bespieden door éclaireurs is zeker noodig, wil men zich voor verrassingen vrijwaren; het is echter niet waarschijnlijk dat een vijand zal ageeren als toen door die schepen is gedaan, en zoo hij het al doet zal er voor ons nimmer aanleiding in kunnen gevonden worden tot verplaatsing van troepen te besluiten.

In de werkelijkheid zal een aanvallende partij met een transportvloot komen, die in snelheid en handelbaarheid verre bij twee schepen achterstaat. Laten wij aannemen dat hij ongeveer 25000 man infanterie, 2500 paarden en 50 vuurmonden overbrengt en hij over schepen kan beschikken als bv. die van de Mij Nederland, dan zal voor het geheele corps met fourrages, levensmiddelen, munitiën, enz. op minstens 50 schepen gerekend mogen worden zonder het escorte. Die vloot zal 6 à 7 millioen M^2 beslaan, een onhandelbaar

geheel vormen, dat moeilijk van formatie verandert en tot schijnmanoeuvres en verrassingen, waartoe groote koersveranderingen worden gevorderd, niet in staat is. Het eerste échelon kan een afzonderlijk, meer bewegelijk eskader vormen, maar dit kan den goeden opmerker geen schrik aanjagen. Hij let alleen op het gros der vloot.

Of hij met het gros of met een onderdeel te doen heeft kan voor hem geen geheim zijn. Immers zijn er maanden verloopen met de toebereidselen, met wijziging van de inrichting der transportschepen, die voorzien moeten worden van distilleermachines, kombuizen, paardenstallen, munitiebergplaatsen, debarkementsmiddelen, vivres, fourrage, munitie.

Is er nu zooveel overeenkomst tusschen de vermoedelijke werkelijkheid en de manoeuvres van 1878 dat men daaruit, gelijk de heer VAN VLIJMEN meent, vertrouwbare conclusien kan trekken?

Wie zich beroept op een autoriteit onthoude zich niet van grondige critiek van diens denkbeelden en beweringen; de heer van VLIJMEN had den admiraal M'LEOD niet meer dan dit recht mogen laten wedervaren. Maar hij is in dezelfde fout vervallen als de heer LIEFTINCK en heeft geloofd op gezag, iets waartegen deze afgevaardigde zeker meermalen in zijn leven zijn stem heeft doen hooren.

Wie zich gelijk de heer LIEFTINCK op zijne rechten van Volksvertegenwoordiger laat voorstaan moet evenwel beter bewust zijn van zijn plicht als zoodanig; en die plicht brengt mede onderzoek naar de zuiverheid van de bron waaruit geput wordt.

Den heer LIEFTINCK ontbrak daartoe de tijd, toen hij aan het nummer van de Telegraaf (1), dat 's morgens aan den ingang der Kamer gratis werd uitgereikt, stof voor zijn rede ontleende; maar vermoedde hij in geenen deele dat het er

(1) Telegraaf van 10 December 1896. Onze kruisers.

op toegelegd kon zijn hem dien tijd niet te laten? Hij eischte van den Minister eerbiediging van de Volksvertegenwoordiging; maar getuigt het van zelf-respect, wanneer men zich ter twaalfder ure wapens in de hand laat geven en die gebruikt zonder onderzoek naar hunne deugdelijkheid?

De laatstgenoemde afgevaardigde bleek ten opzichte van de wapenen waarmede het personeel der Zeemacht onverhoopt zal moeten optreden conscentieuzer te willen zijn. Te verwonderen is dit niet wanneer meeningsverschillen over ons marinematerieël zoover kunnen gaan dat de heer Guyot de zoo algemeene veroordeelde oude monitors nog aanhaalt als voorbeelden van schepen voor een meer actief optreden in de zeegaten en aan deze de voorkeur geeft boven de Kortenaers.

In December 1892 stelde deze afgevaardigde de vraag: „Kan nu het type A geschikt worden geacht voor eene „actieve locale verdediging, die een optreden buitengaats „niet geheel uitsluit?" Volgens het door hem zelf gegeven antwoord achtte hij daartoe een gedeelte van het zware geschut niet voldoende beschermd en vond hij dat de schepen op het punt van geschut en pantser zich tot groote schepen ongunstiger verhielden dan onze vroegere ramschepen in hun eersten tijd.

Nu is in dit alles verbetering in het vooruitzicht gesteld. En ofschoon de afgevaardigde het gewijzigde type Kortenaer buiten beschouwing wilde laten, bleek toch duidelijk de strekking van zijne rede te zijn: of kleinere of grootere schepen; kleinere voor een meer beperkten werkkring, als in bovenstaande vraag geformuleerd; grootere voor het daadwerkelijk afweren van eene landing.

Bovenaangehaalde vraag geeft inmiddels het standpunt van den Minister tegenover de defensie en de Kortenaers geheel weer. In dat opzicht is er dus alleen verschil van meening over het type, met hetwelk de bedoelde wijze van verdedigen kan

worden gevolgd. Maar met de grootere schepen voor het afweren van eene landing komen wij in geheel andere beginselen.

De heer Guyot is op dat punt als militair niet beginselvast. „De Commissie van 1864 wenschte zulke schepen, die „van 1890 eveneens, doch men is steeds blijven schipperen", zegt de afgevaardigde; hij ontkent geenszins de voordeelen van zulke schepen, maar zij wegen niet op tegen de kosten, waar toch de vijand zijne middelen zal kiezen in verband met die, welke wij er tegenover kunnen stellen.

De heer Guyot zegt niet of de Commissie van 1890 deze grootere schepen noodig achtte bij den tegenwoordigen toestand van ons leger, dan wel of zij, bij besteding van geld bepaald met het doel ons te versterken aan de zeezijde, dit liever in schepen zou steken dan in menschen. Het feit dat de aanvaller zijne middelen zal kiezen in verband met de onze doet ons overhellen tot de meening dat aan legeruitbreiding de voorkeur zoude worden gegeven, omdat eene groote mogenheid ons in zeestrijdkrachten steeds zal kunnen overvleugelen, het overbrengen van een landingscorps met den aankleve van dien bezwaarlijker wordt naarmate het grooter moet zijn.

De Minister, ook bekend met het rapport der genoemde Commissie, ziet in tegenstelling met den heer Guyot geene voordeelen in die grootere schepen en laat afweren van eene landing door de Zeemacht derhalve geheel varen. Hij waagt zich niet op het gladde ijs, waarop de Commissie van 1890 hem zoude kunnen voeren. En terecht, want men komt er niet gemakkelijk meer af wanneer men eenmaal leiding heeft gezocht in de maritieme strijdkrachten van groote mogendheden? De beschuldiging van schipperen, door den heer Guyot tegen de Ministers van 1865 af ingebracht, schijnt ons dan ook alleen te verklaren door de persoonlijke opvatting van die afgevaardigde betreffende het schip bij uitnemendheid voor onze actieve kustverdediging, dat tot nu toe nog nimmer in eenig ontwerp belichaamd werd.

Dit is te betreuren, want het schip-GUYOT, dat wij aan moeten nemen kleiner te zijn dan de Kortenaers, kan ten slotte, ofschoon niet rechtstreeks, eene landing voorkomen. Immers onmiddellijk na het betoog dat de Minister slechte grondslagen voor zijn stelsel koos en dus tot voor ons ondoelmatige schepen kwam, zegt de heer GUYOT als voorstander van het schip, hoogstens geschikt *voor meer actief optreden in de zeegaten*: "Het "is misschien niet ondienstig er hier nog in het bijzonder "aan te herinneren dat eene landing op de kust niet te vreezen "is, wanneer de toegangen uit zee goed verdedigd zijn "

Andere autoriteiten denken daar echter anders over. De voorwaarde waaronder, naar de meening der meesten en zeer bevoegden, eene landing zal kunnen worden ondernomen is niet anders als meester zijn ter zee. Tusschen hen bestaat er evenwel verschil van meening of men *absoluut* meester ter zee moet zijn, de vijandelijke schepen, die een aanval zouden kunnen ondernemen, dus vernietigd moet hebben; of dat het *betrekkelijke* meesterschap voldoende is, d. i. dat men de vijandelijke schepen ingesloten houdt.

Al zijn dus de zeegaten nog zoo goed verdedigd, wanneer in deze verdediging geene bedreiging voor den aanvaller schuilt, wordt hem het absolute meesterschap ter zee zonder voorbehoud toegekend en is dus eene landing, die vermoedelijk ondernomen zal worden juist om eenen toegang in handen te krijgen voor ontscheping van belegeringsmaterieel, mogelijk; de landing is geen gevolg van vermeestering van een toegang, maar vindt daarin hare oorzaak. Hoe beter de toegang aan de zeezijde wordt verdedigd hoe meer reden er bestaat den aanval tegelijkertijd van de landzijde te ondernemen.

De heer REUTHER was dan ook geen voorstander van goede verdediging van de stelling van den Helder omdat eene landing dan niet plaats zou hebben, maar om onze positie aan de zeezijde in algemeenen zin te versterken en omdat van daar uit krachtige pogingen kunnen worden gedaan om de

worden gevolgd. Maar met de grootere schepen voor het afweren van eene landing komen wij in geheel andere beginselen.

De heer Guyot is op dat punt als militair niet beginselvast. „De Commissie van 1864 wenschte zulke schepen, die „van 1890 eveneens, doch men is steeds blijven schipperen", zegt de afgevaardigde; hij ontkent geenszins de voordeelen van zulke schepen, maar zij wegen niet op tegen de kosten, waar toch de vijand zijne middelen zal kiezen in verband met die, welke wij er tegenover kunnen stellen.

De heer Guyot zegt niet of de Commissie van 1890 deze grootere schepen noodig achtte bij den tegenwoordigen toestand van ons leger, dan wel of zij, bij besteding van geld bepaald met het doel ons te versterken aan de zeezijde, dit liever in schepen zou steken dan in menschen. Het feit dat de aanvaller zijne middelen zal kiezen in verband met de onze doet ons overhellen tot de meening dat aan legeruitbreiding de voorkeur zoude worden gegeven, omdat eene groote mogenheid ons in zeestrijdkrachten steeds zal kunnen overvleugelen, het overbrengen van een landingscorps met den aankleve van dien bezwaarlijker wordt naarmate het grooter moet zijn.

De Minister, ook bekend met het rapport der genoemde Commissie, ziet in tegenstelling met den heer Guyot geene voordeelen in die grootere schepen en laat afweren van eene landing door de Zeemacht derhalve geheel varen. Hij waagt zich niet op het gladde ijs, waarop de Commissie van 1890 hem zoude kunnen voeren. En terecht, want men komt er niet gemakkelijk meer af wanneer men eenmaal leiding heeft gezocht in de maritieme strijdkrachten van groote mogendheden? De beschuldiging van schipperen, door den heer Guyot tegen de Ministers van 1865 af ingebracht, schijnt ons dan ook alleen te verklaren door de persoonlijke opvatting van die afgevaardigde betreffende het schip bij uitnemendheid voor onze actieve kustverdediging, dat tot nu toe nog nimmer in eenig ontwerp belichaamd werd.

Dit is te betreuren, want het schip-GUYOT, dat wij aan moeten nemen kleiner te zijn dan de Kortenaers, kan ten slotte, ofschoon niet rechtstreeks, eene landing voorkomen. Immers onmiddellijk na het betoog dat de Minister slechte grondslagen voor zijn stelsel koos en dus tot voor ons ondoelmatige schepen kwam, zegt de heer GUYOT als voorstander van het schip, hoogstens geschikt *voor meer actief optreden in de zeegaten*: „Het „is misschien niet ondienstig er hier nog in het bijzonder „aan te herinneren dat eene landing op de kust niet te vreezen „is, wanneer de toegangen uit zee goed verdedigd zijn."

Andere autoriteiten denken daar echter anders over. De voorwaarde waaronder, naar de meening der meesten en zeer bevoegden, eene landing zal kunnen worden ondernomen is niet anders als meester zijn ter zee. Tusschen hen bestaat er evenwel verschil van meening of men *absoluut* meester ter zee moet zijn, de vijandelijke schepen, die een aanval zouden kunnen ondernemen, dus vernietigd moet hebben; of dat het *betrekkelijke* meesterschap voldoende is, d. i. dat men de vijandelijke schepen ingesloten houdt.

Al zijn dus de zeegaten nog zoo goed verdedigd, wanneer in deze verdediging geene bedreiging voor den aanvaller schuilt, wordt hem het absolute meesterschap ter zee zonder voorbehoud toegekend en is dus eene landing, die vermoedelijk ondernomen zal worden juist om eenen toegang in handen te krijgen voor ontscheping van belegeringsmaterieel, mogelijk; de landing is geen gevolg van vermeestering van een toegang, maar vindt daarin hare oorzaak. Hoe beter de toegang aan de zeezijde wordt verdedigd hoe meer reden er bestaat den aanval tegelijkertijd van de landzijde te ondernemen.

De heer REUTHER was dan ook geen voorstander van goede verdediging van de stelling van den Helder omdat eene landing dan niet plaats zou hebben, maar om onze positie aan de zeezijde in algemeenen zin te versterken en omdat van daar uit krachtige pogingen kunnen worden gedaan om de

landing te bemoeilijken. "Te dikwijls — zoo sprak hij — "vergeten wij toch dat, alvorens tot een aanval te besluiten, "onze vijand zich rekenschap zal trachten te geven van de "bezwaren, die hij zal hebben te overwinnen. En dan zal hij "allicht tot de onderneming besluiten, wanneer hij vooraf "kan berekenen dat hij zijn doel zonder groote inspanning "en in korten tijd kan bereiken."

Die bezwaren bestaan in groote mate in 6 schepen Kortenaer en 15 zeegaande torpedobooten. Want deze macht vormt eene ernstige bedreiging van eene aanvalsvloot, niet als die in 1878, maar van eene werkelijke; zij moet dus ingesloten gehouden worden en de torpedobooten zelfs zeer deugdelijk in minstens zes toegangen.

Ten slotte eene illustratie van het voorgaande uit den Japansch-Chineeschen oorlog, ontleend aan de verdediging van Wei-hai-wei: "Dans la position on il se trouvait l'amiral chinois "eût du constamment inquiéter ses adversaires; il disposait de "deux passes pour sortir de la rade et les longues nuits eussent "pu être mises à profit par les torpilleurs;" en nadat is aan-"gegeven hoe de in Wei-hai-wei opgesloten vloot had kunnen ontsnappen: "Mais peut-être avait-il l'ordre impératif de dé-"fendre Wei-hai-wei jusqu'à la dernière extrêmité. Dans ce "cas on peut dire encore que l'amiral a donné la preuve de "son incapacité militaire; en effet il n'aurait pas dû se can-"tonner dans la défensive pure et simple.

"Wei-hai-wei a été prise la semaine dernière et presque "toute la flotte chinoise à été detruite. L'amiral Ting qui "la commandait a commis la faute impardonnable de rester "sur la défensive, en rade."

"Que l'amiral Chinois ait voulu aider la garnison de Wai-"hai-wei, soit! mais dans ce cas il lui faillait prendre har-"diment l'offensive contre l'escadre japonnaise, lancer sur elle "ses torpilleurs, la harceler sans trève ni répit."

En hooren wij den Engelschen admiraal Long; "It would "be next to impossible to effectually defend a fleet of trans- "ports from a torpedo attack."; of den Duitschen admiraal von Henk: "Einigen schnellen Kreuzern und Torpedoboote "wird es wohl stets gelingen sich der feindlichen Blockade "zu entziehen und dann wird es eine schwierige Aufgabe "sein eine so grosse Anzahl vertheidigungslosen Schiffen wie "die Transportschiffe während der Nacht gegen die Torpedo- "booten zu schützen; of den bekenden Franschen schrijver Weyl: "Aucune puissance n'aura l'idée d'envoyer à la mer "une flotte de transports avant d'avoir détruit les escadres "et les *flottilles* de l'ennemi."; of den Engelschen deskundige Laird Clowes: "With a sufficient, efficient and completely "mobile torpedoflottilla on its coastline a country should be "able for a long time to keep any maritime enemy at a "very respectful distance."

"Maar, zoo is men geneigd te vragen, zijn torpedobooten "alleen dan niet voldoende?" Neen, tegenover een blokkade-eskader niet, want de vijand kan ten anker gaan en aldus zijne kansen om aanvallen van torpedobooten af te weren aanmerkelijk verhoogen, wanneer hij zekerheid heeft niet door schepen — zij het ook van veel minder beteekenis dan hij zelf — te worden aangevallen. Bestaat ook de kans van zulk eenen aanval dan zal hij dien niet ten anker afwachten.

III

TAAK VAN DE ZEEMACHT IN OOST-INDIË

Een belangrijk punt van debat vormde het type van schip voor het auxiliair eskader in O. I.

Beschermde kruisers, gepantserde kruisers, zeepantserschepen of kustpantserschepen?

Eene discussie hierover zoude gemakkelijker zijn dan thans, indien er vier hokjes gemaakt en de bestaande schepen van de verschillende mogendheden daarover verdeeld konden worden, zonder dat dit aanleiding gaf tot eenige réclame van deskundigen.

Dit nu is niet mogelijk; de schepensoorten vloeien *in* elkaar en de begrippen van deskundigen loopen *uit* elkaar zoodat men schepen nu eens in de eene, dan eens in de andere categorie ziet plaatsen zonder dat de aanleiding tot dit verschil van indeeling voor de hand ligt.

Evenwel kan geconstateerd worden dat de schepensoorten, na de toepassing van pantsering ontstaan, zich steeds scherper zijn gaan afteekenen, doch ook dat deze afteekening weder dreigt verloren te gaan, nu de nieuwere pantserschepen niet alleen een pantser*gordel*, maar over een gedeelte van den romp een gepantserd *boord* dragen; deze bescherming, weder geheel overeenkomende met die der eerste gepantserde oorlogsbodems, vermindert het verschil tusschen pantser*schepen* en pantser*kruisers*, omdat het daarvoor noodige gewicht gevonden moet worden in vermindering van dikte van den gordel en deze het pantser*schip* juist bijzonder karakteriseerde.

Uit de verschillende jaarboeken en almanakken zien wij voorts, dat bij de meeste natiën tegenwoordig niet meer elk schip een afzonderlijke type voorstelt, maar in de laatste jaren bij voorkeur groepen van schepen gebouwd worden. Vermindering van het aantal typen is daarvan het gevolg;

dit maakt het mogelijk de vier bovengenoemde schepensoorten eenigermate te definiëeren. Zoo zijn:

Beschermde kruisers, schepen met pantserdek; tegen vuur uit middelbaar geschut beschermde hoofdbewapening; eene hoofdbewapening van middelbaar snelvuurgeschut; snelheid van ± 20 mijlen — wanneer zij bepaald bestemd zijn om tegen handelsschepen te ageeren eenige mijlen meer —; grooten kolenduur (6000 tot 12000 zeemijlen bij 10 mijls-vaart); zeewaardig en goede zeeëigenschappen bezittende;

Gepantserde kruisers, schepen met dezelfde eigenschappen als beschermde kruisers, doch bij gelijke waterverplaatsing met kleineren kolenduur; voorzien van een pantsergordel of gedeeltelijk gepantserd boord als verdedigingsmiddelen tegen gewone granaten van zwaar geschut, granaten met brisante springmiddelen, en stalen granaten van middelbaar geschut; onder de bewapening veelal enkele stukken van vrij groot kaliber (16 à 22 cM.) tegen vuur uit dergelijke stukken beschermd opgesteld;

Zeepantserschepen, schepen met pantserdek en pantsergordel, de nieuwere ook met zijpantser (gedeeltelijk gepantserd boord); de gordel ter verdediging tegen stalen granaten van zwaar geschut; de hoofdbewapening bestaande uit vuurmonden van zwaar en middelbaar kaliber, respectievelijk beschermd tegen vuur uit dergelijk geschut; eene snelheid van 16 à 18 mijlen; kolenvoorraad voor 4000 à 7000 zeemijlen; zeewaardig en goede zeeëigenschappen bezittend. Deze schepen hebben eene waterverplaatsing van ± 10.000 ton en meer en worden ook *slagschepen* genoemd.

Kustpantserschepen, de vorige in het klein; de kalibers van het geschut en de bescherming minder gereduceerd dan de waterverplaatsing; daarentegen zijn de vaart en naar verhouding vooral de kolenvoorraad geringer. De met betrekking tot de waterverplaatsing groote gewichten van bewapening en bescherming, hoog in het schip geplaatst, verminderen de zeeëigenschappen.

Bovenstaande indeeling heeft uit den aard der zaak hare gebreken; voor het uit elkander houden van de voor O. I. voorgestane typen zal zij vermoedelijk nauwkeurig genoeg zijn.

Het behoeft geen betoog dat voor den inwendigen dienst in de kolonie de beschermde kruisers zich het meest aanbevelen, noch ook dat de zeepantserschepen, slagschepen, wegens hunne hooge prijzen buiten ons bereik vallen, en door de geringe diepte van de toegangen naar Soerabaja voor ons onbruikbaar zijn.

De strijd betreffende het type voor Indie loopt derhalve over de drie overblijvende schepensoorten in verband met de behoeften van Indie in eenen strijd met een vijand buiten de kolonie.

Bijna zonder uitzondering worden beschermde kruisers voor het auxiliair eskader geschikt geacht. Sommigen zijn voor een uniform auxiliair eskader van zulke kruisers, anderen voor een eskader bestaande uit beschermde kruisers en schepen met meer gevechtswaarde.

Deze laatsten kunnen gesplitst worden in voorstanders van *gepantserde kruisers* en *kustpantserschepen*.

Zoolang het auxiliair eskader geheel uit schepen bestaat, die aan onze omschrijving van *kruiser* beantwoorden, zal het in zijn geheel de diensten kunnen verrichten, welke door den Minister aan dat eskader zijn toegedacht, en kan het, waar ook de aanval plaats heeft, een werkzaam deel nemen aan de verdediging van Indie, wanneer het zich slechts niet laat opsluiten.

Bestaat het auxiliair eskader evenwel gedeeltelijk uit kustpantserschepen, dan zullen die diensten door een kleiner getal schepen moeten worden gedaan — tenzij men met het oog op de beperkte geldmiddelen een aanmerkelijk kleiner en minder strijdwaarde bezittend type van kruiser kiest —. De kustpantserschepen moeten dan toch aangewezen worden om den vijand af te wachten nabij eenig te verdedigen kustgedeelte van den Archipel.

Zullen deze schepen geschikt zijn voor de verdediging van *Java's* kust, dan moeten zij wegens de afwezigheid van versterkte havens beschikken over een grooteren kolenvoorraad dan kustverdedigers in den regel bezitten; vermoedelijk zal het moeilijk zijn deze binnen de grenzen van den diepgang, welke de gaten van Soerabaya veroorloven, te combineeren met voldoend offensief en defensief vermogen om een gevecht met grootere tegenstanders aan te nemen. Wenscht men hen alleen te bestemmen voor *plaatselijke* verdediging dan zal deze combinatie minder bezwaarlijk gaan omdat de kolenvoorraad en snelheid geringer kunnen zijn.

De heer VAN VLIJMEN heeft het een allerongelukkigst verschijnsel genoemd dat wij altijd naar de wateren van Soerabaya moeten zien, niet begrijpende waarom wij daar onder alle omstandigheden zouden moeten binnenloopen. Het binnenloopen is het echter niet, waar het 't meest op aankomt; met het uitloopen moet allereerst rekening worden gehouden. Geen onzer schepen, en zeer zeker een kruiser van het auxiliair eskader niet, mag er aan bloot staan bij het uitbreken van een oorlog wegens te grooten diepgang Soerabaya niet dan na een tijdsverloop van eenige dagen of weken te kunnen verlaten; en zoolang dit onze eenige stapel- en herstellingsplaats is, bestaat de kans dat zich daar schepen van het auxiliair eskader bij den aanvang van een oorlog bevinden of daarheen gedirigeerd zullen worden om zich geheel gereed te maken.

Den heer SERET kwam het voor dat de diepgang geen ernstig bezwaar kon zijn om krachtiger schepen voor Indië te bouwen. Hij beriep zich daarbij op eene opgave van den kapitein-luitenant ter zee VAN ROSSUM, die aan een diepgang van 57 d.M. geen overwegend bezwaar verbonden acht. De heer SERET verloor daarbij evenwel uit het oog dat de diepgang van de schepen type »Holland« met hun oorlogsvoorraad steenkolen aan boord 58.5 d.M. zal bedragen (gedr. stukken Mar. begr. 1895, N° 31). Daar teruggang wel niet de bedoeling

Minister zijn aandrang
zoude weerleggen met de bewering
double usage zouden zijn en had dit met
enhieb" naar de kruisers willen beantwoorden. De
eerlegging kwam niet, maar de Seitenhieb brandde den
spreker op de tong en die kwam dus wel: "de kruisers-zelf
zijn schepen à double usage." Dit is zeer jammer, want de
opmerking is onjuist. De kruisers hebben eene afgebakende
oorlogsbestemming en daarneven eene vredesbestemming, die
van "algemeenen dienst." Deze bestemming hebben alle oor-
logsschepen, welker kolenvoorraad toelaat hen tochten van
eenigen duur — een tiental dagen b.v. — te laten maken.
Maar er zijn schepen met *tweeledige* oorlogsbestemming en
die kan men schepen à double usage noemen; b. v. schepen
voor de kustverdediging in Nederland en O.-I., omdat er
zulk een verschil in kustlengte en strategische kustgesteldheid
in Nederland en voor de plaatselijke verdediging in O.-I. dan
klinkt de bestemming tweeledig, doch zij is dit feitelijk niet.

Wij zullen nu nagaan welke krachtigere *kruisers* met 60
dM. diepgang zijn te verkrijgen, daarna of aan schepen met
meer beperkten werkingskring de voorkeur zoude moeten
gegeven en eindelijk of eenige kruisers aan de plaatselijke
verdediging mogen opgeofferd worden.

Pantserkruisers van 60 dM. diepgang worden alleen in
Frankrijk gevonden. Hunne snelheid is ééne mijl, hun
kolenduur 2500 mijlen minder dan die van onze kruisers;
er is bovendien reden om aan te nemen dat zij met eenig-

zins bewogen zee meer aan snelheid zullen verliezen omdat zij fijnere lijnen hebben. Zij hebben eene betrekkelijk zware bewapening en een gordelpantser van 9 cM.

Deze schepen hebben blijkbaar weinig voldaan; later ontworpen pantserkruisers hebben bij dunneren pantsergordel grootere waterverplaatsing en meer diepgang. Nemen wij evenwel aan dat het een geslaagd type is en wij het alleen zoover wijzigen dat de snelheid en kolenduur gelijk worden aan die van onze kruisers ten einde een uniform eskader te behouden, dan zal op bewapening en pantsergordel gewicht moeten bespaard worden.

De pantsergordel van 9 cM. is al tamelijk licht en slechts over eene kleine hoogte (± 2.5 M.) aangebracht. Het mindere gewicht waarover wij als gevolg van de vergrooting van het machinevermogen en den kolenvoorraad zullen mogen beschikken zal vermindering, hetzij in dikte, hetzij in oppervlakte, of in beiden eischen. De gordel zal dus hoogstens het schip over een smalle strook langs de waterlijn kunnen beschermen (1). Hoe langer hoe meer wordt evenwel deze beschermen niet in een gordel gezocht, maar in het pantserdek en de daarboven gelegen cellen, al of niet gevuld met eenige waterafsluitende stof. Alleen wanneer de gordel zoo og is dat de bovenkant bij matige slingeringen (10 à 12°) ondergedompeld wordt en zoo dik, dat de moderne granaten met brisante springmiddelen (2) of stalen granaten middelbaar snelvuurgeschut, die op een afstand van ± M. niet doorboren, kan gordelbescherming afdoende

(1) dit „beschermen" te verstaan: niet beschutting van de bemanning ke deelen van het schip boven het pantserdek, maar verzekering oud van drijfvermogen en stabiliteit, wanneer het schip nabij ordt getroffen.

(2) is weinig bekend, doch de constructie der nieuwste Amerilsche, Italiaansche en Russische slagschepen wijst er op n steeds grootere rol in de ontwerpen speelt. Een andere iitbreiding van het boordpantser is moeilijk te vinden.

en dus rationeel geacht worden. Voor onze kruisers zoude boven aangegeven slingerhoek leiden tot eene hoogte van den gordel van ± 3.5 M. boven de waterlijn of 4.5 M. boven het pantserdek, terwijl de dikte ± 15 c.M. zoude moeten bedragen.

Bescherming op de waterlijn was het doel van *gordel*pantsering toen men de *boord*pantsering moest verlaten en er toe moest terugkeeren de bediening van het batterijgeschut, den munitieaanvoer enz. bloot te stellen aan granaatvuur om toch maar zeker te zijn van te zullen blijven drijven; toen de volledige gordels te zwaar werden, beperkte men hunne afmetingen nog meer en verving hen in voor- en achterschip door pantserdekken. Groote bezwaren bracht dat niet mede, immers het batterijgeschut was er niet of werd van weinig beteekenis geacht: de monsterkanonnen in torens moesten het doen. Nu de batterij zich weer heeft ontwikkeld — ook al wordt het behoud van het drijfvermogen verzekerd door een pantserdek — is men geleidelijk aan het terugkeeren tot de vroegere beschermingwijze, doch kan die alleen toe passen op zeer groote schepen, omdat *boord*pantsering zulk een groot gewicht vordert.

De bewering van den heer SERET op gezag van den kapitein luitenant ter zee VAN ROSSUM dat de kruisers type Holland op de waterlijn onbeschermd zijn kunnen wij op grond van het bovenstaande niet deelen; en een lichten gordel aan het pantserdek toe te voegen om in die beweerde leemte te voorzien zouden wij misbruik van gewicht achten. Dat wij daarin niet alleen staan blijkt o. a. uit het verschil in constructie van de eerste en laatste schepen der Duitsche Siegfriedklasse. De eerste hebben een gordel en geen pantserdek, de laatste geen gordel en wel een pantserdek benevens een „Citadellpanzerung, „in der Weise dass Kessel und Maschinenlager durch Citadell-„panzerung, Munition- und Torpedoräume durch Panzerdecke „geschützt sind." Duitschland doorloopt met deze schepen nogmaals een deel van de geschiedenis van het boordpantser.

De lichte gordel van ons namaaksel van den Franschen kruiser zoude daarom ook niet leiden tot een krachtiger schip. Beter zouden wij dat gewicht besteed achten aan verzwaring van de kanonschilden, centrale munitieaanvoerkokers en andere belangrijke deelen. En wanneer wij nu zien dat het geschut van den Franschen kruiser beschermd wordt door een pantser van 9 cM. dikte, onze schilden over een groot gedeelte reeds 15 cM. dik zijn, dan komt het ons voor, dat wij op een beteren weg zijn. (1) Noch de Fransche kruiser, noch de onze zullen slagschepen en 2 à 3 maal grootere kruisers van een vijand *kunnen* staan, maar het is niet uit te maken dat, wanneer zij dit beiden *moeten* doen, het Fransche schip het gevecht langer zal kunnen volhouden. Zelfs van den grooteren Franschen kruiser (de Pothuau met 538 ton kolen en 19 mijls vaart) met de voor ons onbruikbare dieptreding van 65 dM., geboren uit het hierboven behandelde prototype, zoude dit niet gezegd kunnen worden, want zijn gordel is teruggebracht tot 6 cM., zijn torens zijn nog slechts met 10 cM. pantser bekleed.

Voor een volledige vergelijking van onze schepen met het voor ons meest bruikbare model mag de bewapening niet buiten beschouwing blijven. Deze bestaat voor den Franschen pantserkruiser uit 2 kanons van 19 en 6 van 14 cM. snelv. terwijl onze kruisers 2 kanons van 15 cM. snelv. en 6 van 12 cM. snelv. voeren. Is het niet te zeggen welk schip het langst den strijd tegen een krachtiger tegenstander zal kunnen volhouden, het is duidelijk dat deze het 't hardst te verantwoorden *kan* hebben tegenover het Fransche schip. Verzekerd is dit voordeel evenwel niet door eene, aan het verschil in kolenvoorraad van 400 ton, in snelheid van één mijl bij

(1) Italië bezit b.v. gepantserde kruisers met middelbaar geschut gedeeltelijk in een réduit, gedeeltelijk door schilden beschermd opgesteld. Deze laatste zijn 51 m.M. dik. Het pantserdek dier schepen is 22—38 m.M. dik. Ook in deze schepen achten wij den gordel slecht besteed gewicht.

800 ton grootere waterverplaatsing geëvenredigde, bescherming der artillerie. Alles is besteed aan die van den romp.

Gelijk evenwel reeds werd gezegd, het Fransche type heeft als *zee*schip niet voldaan en de zware hoog in het schip geplaatste bewapening is daaraan vermoedelijk niet vreemd; dezelfde ondervinding werd jaren geleden in Engeland opgedaan en leidde tot vermindering van de bewapening, omdat daar te lande als hoofdeisch aan elk schip gesteld wordt „a good seaboat" te zijn. En die eisch moeten wij voor onze koloniën ook stellen, omdat al moge de Javazee op den heer VAN VLIJMEN den indruk hebben gemaakt van bijzondere kalmte, het maar al te dikwijls voorkomt dat ook op hare wateren alleen goede zeeschepen met vrucht van hun geschut gebruik kunnen maken.

Wij trachtten hierboven een beeld te geven van den gepantserden kruiser, welke deel zou kunnen uitmaken van onze Zeemacht, indien wij vast hielden aan den eisch van uniforme snelheid en verhouding van kolenverbruik tot kolenvoorraad.

Dit is evenwel niet de bedoeling van den heer GUYOT en „andere voorstanders van gepantserde kruisers in O. I." — gelijk de afgevaardigde zich uitdrukte — met hem. Zij willen wel grootere aanvals- en weerkracht, maar door eenige snelheid op te offeren en grootere afmetingen aan de schepen te geven. Deze schepen zouden strekken om de beschermde kruisers te steunen.

In het algemeen is de rol van kruisers, welke gezamenlijk met sterkere schepen ageeren, den vijand te verkennen, hem tot de hoofdmacht te trekken of deze in staat te stellen zich aan eene ontmoeting te onttrekken; in het eerste geval zich op eerbiedigen afstand van de strijdende vloten te houden, om in het laatste stadium van het gevecht mede te werken tot den genadestoot of de vlucht van ernstig beschadigde schepen der eigen partij te bevorderen.

De heer GUYOT wil daarentegen de beschermde kruisers doen steunen door de gepantserde d. i., begrijpen wij hem wel, de eersten den eigenlijken aanval laten doen onder bescherming van het vuur der laatsten, gelijk bv. een infanterieaanval wordt gesteund door artillerievuur. Is het voordeel aan de zijde der beschermde kruisers dan volgen zij deze in hunne voorwaartsche beweging; leggen de beschermde kruisers er daarentegen het loodje bij in, dan dekken de pantserkruisers de vlucht.

Beide wijzen van ageeren zijn voor onze bescheiden scheepsmacht groote parade met klein garnizoen, doch het verschil in snelheid leidt tot verschillend gebruik van de beide typen. Er is evenwel nog een derde wijze nl. gezamenlijk ageeren.

Levert bij de eerste methode de grootere snelheid van de beschermde kruisers voordeelen op, bij de tweede komt zij slechts op het oogenblik van den aanval tot haar recht en bij de derde gaat zij geheel verloren. Alleen wanneer alle eenheden van één eskader geheel gelijk aan elkaar zijn, behouden alle eigenschappen van de schepen hun beteekenis; bij verschil van eigenschappen gaat er altijd iets verloren, nooit wordt er door gewonnen. Zij die steun zoeken voor hunne meeningen in den slag aan de Yaloerivier — den slag der *malcontenten*, zoude men dien achteraf kunnen noemen — mochten wel onthouden dat onder de punten, die de aandacht van de Japansche officieren trokken, ook behoort: „l'importance de l'uniformité dans la vitesse des bateaux „composant une même flotte." Want deze opmerking ligt minder voor de hand dan de naïve waarheid door den heer VAN VLIJMEN aan dien slag ontleend: „dat het van het „hoogste belang is om kruisers krachtig te bewapenen en te „beschermen."

Had de afgevaardigde voor 's Gravenhage twee jaren geleden de kruisers bestreden en in de plaats daarvan de schepen gevraagd, welke hij thans aan kruisers wil toevoegen, hij

van dien afgevaardigde geweest zal zijn, zullen wij verder gaan dan hij en zien wat te verkrijgen is met den diepgang van 60 d.M., met welke een schip als regel Soerabaya eens per etmaal kan verlaten, zij het dan ook met moeite. Evenwel nog eene opmerking vooraf.

De heer SERET verwachtte dat de Minister zijn aandrang om krachtiger schepen zoude weerleggen met de bewering dat dit schepen à double usage zouden zijn en had dit met een „Seitenhieb" naar de kruisers willen beantwoorden. De weerlegging kwam niet, maar de Seitenhieb brandde den spreker op de tong en die kwam dus wel: „de kruisers-zelf zijn schepen à double usage." Dit is zeer jammer, want de opmerking is onjuist. De kruisers hebben eene afgebakende oorlogsbestemming en daarneven eene vredesbestemming, die van „algemeenen dienst." Deze bestemming hebben alle oorlogsschepen, welker kolenvoorraad toelaat hen tochten van eenigen duur — een tiental dagen b.v. — te laten maken. Maar er zijn schepen met *tweeledige* oorlogsbestemming en die kan men schepen à double usage noemen; b. v. schepen voor de kustverdediging in Nederland en O.-I., omdat er zulk een verschil in kustlengte en strategische kustgesteldheid is. Bestemt men daarentegen schepen voor de kustverdediging in Nederland en voor de plaatselijke verdediging in O.-I. dan klinkt de bestemming tweeledig, doch zij is dit feitelijk niet.

Wij zullen nu nagaan welke krachtigere *kruisers* met 60 dM. diepgang zijn te verkrijgen, daarna of aan schepen met meer beperkten werkingskring de voorkeur zoude moeten gegeven en eindelijk of eenige kruisers aan de plaatselijke verdediging mogen opgeofferd worden.

Pantserkruisers van 60 dM. diepgang worden alleen in Frankrijk gevonden. Hunne snelheid is 66ne mijl, hun kolenduur 2500 mijlen minder dan die van onze kruisers; er is bovendien reden om aan te nemen dat zij met eenig-

zins bewogen zee meer aan snelheid zullen verliezen omdat zij fijnere lijnen hebben. Zij hebben eene betrekkelijk zware bewapening en een gordelpantser van 9 cM.

Deze schepen hebben blijkbaar weinig voldaan; later ontworpen pantserkruisers hebben bij dunneren pantsergordel grootere waterverplaatsing en meer diepgang. Nemen wij evenwel aan dat het een geslaagd type is en wij het alleen zoover wijzigen dat de snelheid en kolenduur gelijk worden aan die van onze kruisers ten einde een uniform eskader te behouden, dan zal op bewapening en pantsergordel gewicht moeten bespaard worden.

De pantsergordel van 9 cM. is al tamelijk licht en slechts over eene kleine hoogte (± 2.5 M.) aangebracht. Het mindere gewicht waarover wij als gevolg van de vergrooting van het machinevermogen en den kolenvoorraad zullen mogen beschikken zal vermindering, hetzij in dikte, hetzij in oppervlakte, of in beiden eischen. De gordel zal dus hoogstens het schip over een smalle strook langs de waterlijn kunnen beschermen (1). Hoe langer hoe meer wordt evenwel deze bescherming niet in een gordel gezocht, maar in het pantserdek en de daarboven gelegen cellen, al of niet gevuld met eenige waterafsluitende stof. Alleen wanneer de gordel zoo hoog is dat de bovenkant bij matige slingeringen (10 à 12°) niet ondergedompeld wordt en zoo dik, dat de moderne granaten met brisante springmiddelen (2) of stalen granaten van middelbaar snelvuurgeschut, die op een afstand van ± 1000 M. niet doorboren, kan gordelbescherming afdoende

(1) Onder dit „beschermen" te verstaan: niet beschutting van de bemanning en belangrijke deelen van het schip boven het pantserdek, maar verzekering van het behoud van drijfvermogen en stabiliteit, wanneer het schip nabij de waterlijn wordt getroffen.

(2) Hiervan is weinig bekend, doch de constructie der nieuwste Amerikaansche, Engelsche, Italiaansche en Russische slagschepen wijst er op dat hun effect een steeds grootere rol in de ontwerpen speelt. Een andere oorzaak voor de uitbreiding van het boordpantser is moeilijk te vinden.

zoude velen op zijne hand hebben gehad. Gelijk boven werd aangetoond zoude in den tegenwoordigen stand der techniek een behoorlijk gepantserde kruiser met de snelheid van het type Holland en een diepgang van 60 dM. vermoedelijk niet te ontwerpen zijn. Door reductie van de vaart kan men daartoe komen, maar wil men daarvan alle voordeelen genieten dan eischt een goed beleid dat deze vermindering door het geheele eskader ondergaan wordt.

De vraag is evenwel of het schip-GUYOT voor de diensten welke die afgevaardigde het in O I. wil doen verrichten niet zoude zijn een tweeslachtig schip, een schip "propre à tout, mais bon à rien?" Want op den voorgrond staat dat de duur van den kolenvoorraad aan het begrip "kruiser" moet beantwoorden, maar de bewapening en bescherming moeten krachtiger zijn dan die van een beschermden kruiser, de vaart daarentegen minder; op geen van de tactische hoofdeigenschappen van een schip wordt de nadruk gelegd.

De heer SERET, die met eene niet te ontkennen handigheid alles wat in de vergadering van de Marine-vereeniging van 17 Nov. ll. ten nadeele van beschermde kruisers was gezegd, bijeengaarde, haalt o. a. ook de door den kapiteinluitenant ter zee van ROSSUM gestelde vraag aan: "de onder"stelling is niet gewaagd dat veel aan het verkrijgen van "de snelheid van 20 mijl is opgeofferd geworden; de vraag "is slechts of er niet te veel is opgeofferd?"

Deze hoofdofficier stelde de questie zeer goed. Hij voor zich beantwoordde die vraag met "ja," en wenschte "een "viertal mijlen vaart opgeofferd te zien aan iets zwaardere "bewapening en vooral aan een licht gordelpantser voldoende "om de projectielen van het lichte snelvuurgeschut onschadelijk "te maken"; dus ongeveer hetzelfde wat de heer GUYOT verlangt.

Dit verlangen is evenwel zeer vaag, immers ons snelvuurkanon van 7.5 c.M. doorboort op 1000 M. het beste staalpantser van 7 c.M. Zoude de heer Seret met zulk een gordel

tevreden zijn, terwijl toch op de meeste moderne buitenlandsche schepen het aantal snelvuurkanonnen van 10 tot 15 c.M. even talrijk, zoo niet talrijker is dan de lichtere kalibers, de zeer kleine, wegens de geringe bescherming alleen te gebruiken voor afweren van torpedobooten (3.7—4.7 c.M.), niet medegerekend? Te vergeefs zoeken wij in de redevoeringen van de beide afgevaardigden een antwoord op die vraag, te vergeefs eene van studie getuigende preciseering van hunne eischen. „Onze schepen, zoo zegt de heer Seret wel, moeten in staat zijn de zwaardere vijandelijke schepen „het hoofd te bieden"; doch dit brengt ons niet verder. Is dat „zwaardere" eene algemeenheid, of drukt het eene verhouding tot onze schepen uit? Hiervoren merkten wij reeds op dat dan het boord onzer schepen met een pantser van veel grootere dikte dan 7 c.M. en van ruim 3 M. hoogte boven de waterlijn bekleed moet zijn. Noch voor de uitgestrektheid, noch voor de dikte van den gordel vinden wij evenwel cijfers, evenmin als voor de kalibers van de verlangde zwaardere bewapening.

Waar in de schepenlijsten van de vreemde mogendheden geene schepen voorkomen, die zulk eene bescherming met grooten kolenvoorraad, + 16 mijls vaart en eene bewapening van middelbaar en tamelijk zwaar geschut vereenigen (1), is het niet mogelijk uit te maken dat zij binnen de ons gesteld wordende grenzen van diepgang te ontwerpen zijn. Behalve aan dezen diepgangseisch zal nog door den ontwerper voldaan moeten worden aan de voorwaarde, dat door opoffering van de snelheid, met welke men zich aan een gevecht kon onttrekken, verkregen wordt dat men een gevecht althans met de te verwachten snellere *kruisers* kan aannemen — want zonder het laatste is het eerste niet gewettigd.

(1) De Braziliaansche „24 de Maio„ geeft er eenigzins eene voorstelling van. Evenwel zijn de kolenvoorraad en de bescherming van het middelbaar geschut onvoldoende.

Voordat wij overgaan tot de schepen voor kust- of havenverdediging in Indië is er nog met betrekking tot het voorgaande eene opmerking van den heer VAN VLIJMEN, die de aandacht verdient. Deze deed n.l. het aan anderen ontleende denkbeeld aan de hand de kolenstations in O. I. te vermeerderen ten einde tot vermindering van den kolenvoorraad van kruisers over te kunnen gaan en het aldus vrijkomende gewicht te besteden aan bescherming en bewapening.

Aangezien dit gewicht in geheel andere deelen van het schip ligt als dat van de kolen zoude deze verwisseling, wilde men zeeschepen behouden, niet klakkeloos tot stand te brengen zijn. Het mag betwijfeld worden of de heer VAN VLIJMEN dit heeft overwogen en hem b. v. het ongeluk van den beschermden kruiser Reina Regente der Spaansche marine voor den geest stond. Dit schip is in Maart 1895 met man en muis in zee gebleven, vermoedelijk vóór de straat van Gibraltar. Als oorzaak wordt aangenomen dat het scherpe schip, door een storm overvallen, veel water overnam en te gronde ging omdat de kolenruimen nagenoeg ledig waren en de batterij (4 kanonnen van 24 cM. en 6 van 12 cM.) voor dien toestand te zwaar was.

Doch aannemende dat uit een technisch oogpunt geen bezwaren tegen het denkbeeld bestaan, dan had de heer VAN VLIJMEN als militair de vermeerdering van kolenstations van een strategisch standpunt moeten beschouwen en aantoonen dat zich ook van dien kant geen bezwaren voordoen. De kolenstations in Indië hebben eene geschiedenis en deze leert dat men er sinds jaren op bedacht is hun aantal te verminderen — in de laatste 10 jaren met ± 10. Evenwel zijn er nog een 20tal aan zee gelegen stations over, waarvan de meeste toegankelijk zijn voor groote schepen. Het bezit daarvan heeft voor ons groote waarde maar het zijn zwakke punten tevens Want zoolang wij onze neutraliteit willen handhaven, zijn

wij verplicht de verstrekking van steenkolen aan schepen van de oorlogvoerende partijen in handen te houden met in achtneming van de gebruiken van het oorlogsrecht en de beperkingen, welke wij in onze neutraliteitsverklaring uit eigen belang zullen moeten stellen. Komen wij tegenover eene der partijen onze verplichtingen niet na dan zijn moeilijkheden met de andere het onvermijdelijk gevolg; die kansen worden slechter naarmate het getal kolenstations toeneemt.

Worden wij in eenen oorlog gewikkeld dan wordt elk kolenstation een wapen dat tegen ons zelfs gekeerd kan worden. Moeilijk is het uit den aard der zaak te bepalen met hoeveel stations wij zullen kunnen volstaan. Terug te keeren op den ingeslagen weg schijnt ons evenwel niet gemotiveerd.

Wij komen thans tot de kust- en havenverdedigers voor Indië.

Hiervoren maakten wij reeds de opmerking dat tusschen deze beide bestemmingen, met het oog op den kolenvoorraad, bij het ontwerpen onderscheid gemaakt moet worden.

Zoolang nu niet is vastgesteld hoe de verdediging van Indie — of liever Java — gevoerd zal worden, is het moeilijk eene keuze te doen tusschen deze beide schepensoorten. Dit staat evenwel vast dat de *kust*verdedigers het noodige offensief en defensief vermogen moeten hebben om zelfstandig te ageeren en stand te kunnen houden tegenover de in den Archipel te verwachten schepen, terwijl van havenverdedigers des noods niet meer gevergd behoeft te worden dan geschiktheid om den vijand te alarmeeren, tot krachtsinspanning en waakzaamheid te dwingen en uitvallen te doen in vereeniging met torpedobooten. Immers zullen de kustverdedigers niet, de havenverdedigers wel, immer in de gelegenheid zijn een veel krachtiger vijand te ontwijken of het oogenblik van den aanval te kiezen.

De voorwaarden waaraan schepen voor kust- en schepen voor plaatselijke verdediging in Indie moeten voldoen loopen zoo uiteen, dat een goed militair en finantieel beleid medebrengt, bij het ontwerpen van een schip voor een dezer bestemmingen, deze duidelijk aan te geven. Op dien grond kan niet volstaan worden met vage beschouwingen over onze hoofdmacht in den Archipel; wij achten het de plicht van voorstanders van krachtiger schepen voor die hoofdmacht te doen uitkomen, niet alleen of de bestemming van die schepen al of niet dezelfde zal zijn als die, welke aan de beschermde kruisers van het type Holland is toegekend, maar ook of zij voor kust- dan wel voor plaatselijke verdediging zullen moeten dienen.

De heer VAN VLIJMEN toonde zich daarvan eene duidelijke voorstelling te maken, toen hij zeide dat de KORTENAERS bijzonder goed op hunne plaats zullen zijn in O. I. tot verdediging van *havens*. Hij motiveerde dit evenwel ten onrechte door naar de kalme Javazee te verwijzen en had zijne argumenten beter in de schepen dan in de zee kunnen vinden.

De heer GUYOT bestreed het denkbeeld dat de hoofdmacht, het auxiliair eskader, ooit aan de plaatselijke verdediging gebonden zoude zijn geweest en dus thans (1) andere schepen als vroeger voor dat eskader kunnen worden aangewezen. Het is voorzeker niet gemakkelijk uit de begrootingsstukken van de jaren, voorafgaande aan den bouw van de »Koning der Nederlanden« en de zending naar Indië van de »Prins Hendrik der Nederlanden«, op te maken of dit denkbeeld bestaan heeft of niet. En het is misschien een der grootste verdiensten van den arbeid der Commissie van 1889 en het Koninklijk Besluit van 27 Juli 1896 n° 22 en van de gedachtenwisseling

(1) Dat is na het tot stand komen van het Koninklijk Besluit van 27 Juli 1896 (Stbl. n°. 141).

over de Indische en Marinebegrootingen der laatste jaren, dat de aandacht meer dan vroeger is gevestigd op de uiteenloopende eischen, waaraan de schepen voor Indië moeten voldoen; eischen zoo uiteenloopend dat het onvermijdelijk is ze gescheiden te houden en van combinaties af te zien. Moge de „Koning der Nederlanden" nu al niet uitsluitend bestemd geweest zijn voor de plaatselijke verdediging, het zoude niet aangaan te zeggen, dat deze den ontwerpers niet mede tot grondslag voor hun werk heeft gediend, terwijl betreffende de „Prins Hendrik" vast staat dat het schip bestemd was voor *kust*verdediging in Nederland d. i. dat het gerekend kon worden te voldoen aan de eischen van *plaatselijke* verdediging in O.-I. Beide schepen misten ook de voor kruiserdiensten en kustverdediging in O.-I. noodige eigenschappen d. i. kolenberging en snelheid; deze waren aan bewapening en bescherming opgeofferd en daarmede, zonder te grooten diepgang te bereiken, niet te vereenigen geweest. De grootste vaart van de Prins Hendrik was + 11 mijl, van de Koning der Nederlanden + 12 mijl, terwijl met hun kolenvoorraad bij 8.5 mijls vaart respektievelijk slechts 2000 en 2400 zeemijlen konden afgelegd worden. Stond het al niet zwart op wit dat beide schepen niet aan plaatselijke verdediging waren gebonden, zij kunnen uit hoofde hunner eigenschappen moeilijk beschouwd worden daarvan *los* te zijn geweest, gelijk bij het ontwerpen van de kruisers op den voorgrond konde worden gesteld.

Het schip, dat in Indië als kustverdediger zoude kunnen optreden, moet noodzakelijk eenige overeenstemming hebben met het boven behandelde schip-Guyot; de kolenvoorraad zoude iets minder kunnen zijn, maar daar zouden de wijzigingen bij blijven. Dat van de zijde van de Kamer niet is aangedrongen op schepen voor deze speciale bestemming en ook de Minister de kustverdediging in O. I. onaangeroerd liet, schijnt er op te wijzen dat aan eene verdediging van de

Indische — of zelfs van de Javasche — kust door de Zeemacht door niemand gedacht wordt; o. i. zoude dit denken ook tot niets anders kunnen leiden als er van af te zien op grond van de ontzachelijke finantieele en militaire eischen, welke in deze eenvoudige woorden liggen opgesloten. (1)

Anders is het gesteld met de plaatselijke verdediging. Er bestaan verschillende voor dat doel geschikte schepen. Zelf bezitten wij ze in de Kortenaers.

In de voorgaande bladzijde hebben wij ons alleen bezig gehouden met de typen van schepen, welke voor Indie gebouwd kunnen worden of door leden der Tweede Kamer bedoeld kunnen zijn, waar zij spraken van krachtiger schepen dan beschermde kruisers. Ten einde een denkbeeld te geven van de schepen van Europeesche mogendheden, welke wij in onzen Archipel kunnen verwachten, volgt straks eene opgave van de schepen van Engeland, Spanje, Frankrijk en Rusland (zie volgende bladz.) welke thans het Suezkanaal kunnen passeeren en grooter waterverplaatsing, d. i. in het algemeen meer gevechtswaarde, hebben dan onze kruisers. De keuze werd bepaald tot die vier mogendheden, omdat zij de eenige zijn die op niet te grooten afstand van onzen Archipel vaste punten bezitten. Aan het passeeren van het Suezkanaal werd vastgehouden, omdat niet te verwachten is dat de grootere schepen, voor zoover die met hun kolenvoorraad de reis om de Kaap de Goede Hoop zouden kunnen doen, de Europeesche wateren zullen verlaten; enkele kruisers, die men daarvan zoude kunnen uitzonderen, zijn mede in de lijst opgenomen.

Anders is het gesteld met de Japansche vloot, die over weinige jaren eenige van de grootste pantserschepen der wereld en verscheiden moderne kruisers zal bezitten. Het is echter niet

(1) Het vorenstaande werd geschreven vóór het Voorloopig Verslag van de Eerste Kamer over de Marinebegrooting verscheen. In dit Staatsstuk wordt de kustverdediging aangeroerd.

gewaagd te veronderstellen dat daarvan een belangrijk gedeelte in de wateren van Japan zal blijven, wanneer die mogendheid een aanval op onze bezittingen zoude willen doen. Het denkbeeld dat tegen zulk een aanval protest door Europeesche mogendheden zoude worden aangeteekend en dit door eene maritieme demonstratie zoude worden gesteund is toch niet ongerijmd.

Hoe kan nu in algemeene trekken een aanval plaats hebben?

In de eerste plaats kan de veelgenoemde coup de main worden ondernomen. De heer SERET zoude dit woord uit de woordenboeken der Ministers willen doen verdwijnen; daarmede zoude evenwel „een onverhoedsche aanval met een „betrekkelijke kleine macht" niet tot de onmogelijkheden gaan behooren. De heer SERET wraakte deze vertolking van de uitdrukking „coup de main" des Ministers niet; trouwens, dit zoude hem zeker moeilijk zijn geweest; maar zij voldeed hem blijkbaar niet omdat er de vage term „betrekkelijk „kleine macht" in voorkomt. Gelijk op enkele plaatsen in de memorie van beantwoording werd opgemerkt, is het niet altijd mogelijk de mathematische juistheid en zekerheid, welke dikwijls door de Kamer in militaire zaken verlangd wordt, te verschaffen en de heer SERET zal dit, waar de oorlogs*kansen* in het spel komen, wel kunnen toegeven. Voorzeker zal het hem ook duidelijk zijn dat het voldoen aan dat verlangen nog moeilijker is op maritiem dan op militair gebied, omdat de elementen der natuur eene grootere rol spelen in ondernemingen ter zee dan in die te land en het moeilijk is vooruit te bepalen of aan de eerste door een deel van de krijgsmacht te lande des aanvallers zal worden deelgenomen.

Waar dus van eene „betrekkelijk kleine macht" voor een coup de main tegen onze bezittingen sprake is kan men er zich wel afmaken met te zeggen dat die woorden „elke beteekenis missen," en daarom ook de uitdrukking *coup de main*

Natiën en typen van schepen.	Aantal.	diepgang in dM.	PANTSERDIKTE			BEWAPENING		kolenduur bij 10 mijl.	grootste snelheid.	eersteling te water gelaten in.
			boord in cM.	dek in mM.	geschut opstelling in cM.	hoofd-	neven-			
ENGELAND.										
Centurion	2	78	30.5	70	27—15	4 25	10 12	6500	18.5	1892
Ajax	2	74.5	—	76	46—41	4 32	2 15	4100	13.5	1880
Nelson	2	77	23	76	23	12 23	10 12	—	13	1876
Orlando	7	77	25	76	25	2 23	10 15	8000	18.5	1886
Edgar en Royal Arthur	9	78	—	127	30—15	2 23	10 15	10000	20	1892
Leander	4	69	—	38	—	10 15	—	11000	16	1883
Mersey	4	62	—	76	—	2 20	10 15	8700	18	1885
Latona	21	56	—	51	—	2 15	6 12	8000	20	1890
Astrea	8	57	—	51	—	2 15	6 12	8000	20	1892
Eclipse	3	66	—	76	—	5 15	6 12	?	19.5	1895
Venus	6	63	—	76	—	5 15	6 12	?	20	1896
Arrogant	4	67	—	51	—	4 15	6 12	?	?	—
Impérieuse	2	82	25	76	23—20	4 23	6 15	?	16	1883
Powerful (*)	2	83	—	100	15	2 23	12 15	25000	22	1895
Andromeda	4	80	—	100	?	15 15	14 12	20000	20.5	—
Blake	2	81	—	152	—	2 23	10 15	15000	19.5	1889
RUSLAND.										
Gangout	1	64	40	70	23—20	1 30, 4 23	4 15	1800	16.7	1890
Alexander II	2	78	36	76	30—15	2 30, 4 23	8 15	3700	16	1887
Sisoï-Veliky	1	70	45	75	45—13	4 30	6 15	2000	16	1894
Senjavin	3	52	25	76	38	4 23	4 15	2000	16	1894
Nakhimoff	1	77	20	76	23—20	8 20	10 15	7500	17.5	1885
Dmitri-Donskoï	1	76	15—11	51	30	6 15	10 12	4800	15.5	1885
Pamyat-Azowa	1	76	20—25	79—65	20	2 20	13 15	10000	17.5	1888
Vladimir-Monomach	1	76	30—15	51	30	4 20	12 15	4800	15.4	1882
Amiral Korniloff	1	70	—	70—45	—	14 15	—	15000	18.5	1887
	4	82	25	70	—	4 20	22 15-12	19000	19.5	1892

FRANKRIJK.											
Redoutable	1	78	35	60	30	6	24	6	14	—	14.3	1890
Triomphante	1	74	15	100	12	4	24, 2	19	6	14	—	14.3	1890
Bayard	1	78	25	50	20	4	24, 2	19	6	14	—	14.3	1890
Dupuy-de-Lôme	1	75	11	55	10	2	19	6	16	7000	20	1890
Charner	4	60	9.5	50	9	2	19	6	14	4000	19	1892
Pothuau	1	65	6	85	10	2	19	10	14	5000	19	1895
Cécille	1	68	5	100	10	8	16	10	14	—	19	1888
Sfax	1	76	—	40	—	6	16	10	14	—	17	1884
Tage	1	77	—	50	—	8	16	10	14	—	19	1886
Alger	1	62	—	90	—	4	16	6	14	—	19	1889
Isly	1	64	—	90	—	4	16	6	14	—	18	1891
Jean Bart	1	61	—	100	—	4	16	6	14	—	19	1889
Descartes	8	65	—	40—60	—	4—6	16	10—4	10	5500	20	1894
d'Entrecastaux	1	75	—	100	—	2	24	12	14	5500	19	1896
Jeanne d'Arc	1	75	10	100	—	2	19	12	14	—	23	1897
Chateaurenault	2	84	—	75	—	2	19	10	14	—	23	—
SPANJE.												
Pelayo	1	74	42	90	45	2	32, 2	28	1	16, 12	12	3600	16	1886
Carlos V	2	78	—	50	5—25	2	28	8	14, 4	10	9000	21	1895
Infante Maria Teresa	6	68	30	50	25	2	28	10	14		9700	19.5	1890
Alfonso XIII	2	61	—	112	—	4	24	6	12		4200	20	1891
JAPAN.												
Chen-Yuen	1	61	35	76	30	4	30	2	15, 2	40	—	14.5	1882
Fuji-Yama	2	85	48—40	67	35 en 12	4	30	10	15		—	18	1896
Fu-Soo	1	56	22—10	—	20	4	24	2	17	4 9	4500	12	1877
Matsu-Sima	3	64	—	51	30	1	32	11	12		—	16.5	1890
Idzumi	1	56	—	25	—	2	25	6	15		—	18	1884
Naniwa	2	59	—	76—51	7.6	2	25	6	15		9000	18.5	1885
Yo-Shino	1	60	—	120—45	—	4	15	8	12		—	23	1892
Akitsu-Shima	1	66	—	76—51	—	4	15	6	12		—	19	1892
Suma	4	50	—	51—25	—	2	15	6	12		12000	20	1895
Chi-Yoda	1	43	12.5	51—25	10	10	12	—			—	17	1890
Sée-Y	1	48	—	76	25	2	21	1	15		—	15	1886

Op stapel staan nog 1 slagschip van 15000 ton (18 mijl) en 2 kruisers van 5000 ton (22.5 mijl). Vóór 1902 zullen verder aan de vloot worden toegevoegd één dergelijk slagschip, 2 kruisers van 7500 ton (21 mijl) 3 kruisers van 5000 ton (22.5 mijl) en eene torpedoflottielje, waaronder 8 torpedojagers van 250 ton (30 mijl) en 5 torpedobooten van 120 ton (25 mijl). Het voornemen bestaat daarna nog te bouwen 3 slagschepen en 2 groote kruisers, 4 kleinere kruisers, 3 torpedojagers, 18 zeetorpedobooten en talrijke kleinere torpedovaartuigen.

(*) Een dezer schepen wordt aan het China-eskader toegevoegd.

Natiën en typen van schepen.	Aantal.	diepgang in dM.	PANTSERDIKTE			BEWAPENING				kolenduur bij 10 mijl.	grootste snelheid.	eersteling te water gelaten in.
			boord in cM.	dek in mM.	geschut opstelling in cM.	hoofd-		neven-				
ENGELAND.												
Centurion	2	78	30.5	70	27—15	4	25	10	12	6500	18.5	1892
Ajax	2	74.5	—	76	46—41	4	32	2	15	4100	13.5	1880
Nelson	2	77	23	76	23	12	23	10	12	—	13	1876
Orlando	7	77	25	76	25	2	23	10	15	8000	18.5	1886
Edgar en Royal Arthur	9	78	—	127	30—15	2	23	10	15	10000	20	1892
Leander	4	69	—	38	—	10	15	—		11000	16	1883
Mersey	4	62	—	76	—	2	20	10	15	8700	18	1885
Latona	21	56	—	51	—	2	15	6	12	8000	20	1890
Astrea	8	57	—	51	—	2	15	6	12	8000	20	1892
Eclipse	3	66	—	76	—	5	15	6	12	?	19.5	1895
Venus	6	63	—	76	—	5	15	6	12	?	20	1896
Arrogant	4	67	—	51	—	4	15	6	12	?	?	—
Impérieuse	2	82	25	76	23—20	4	23	6	15	?	16	1883
Powerful (*)	2	83	—	100	15	2	23	12	15	25000	22	1895
Andromeda	4	80	—	100	?	15	15	14	12	20000	20.5	—
Blake	2	81	—	152	—	2	23	10	15	15000	19.5	1889
RUSLAND.												
Gangout	1	64	40	70	23—20	1 30, 4	23	4	15	1800	16.7	1890
Alexander II	2	78	36	76	30—15	2 30, 4	23	8	15	3700	16	1887
Sisoï-Veliky	1	70	45	75	45—13	4	30	6	15	2000	16	1894
Senjavin	3	52	25	76	38	4	23	4	15	2000	16	1894
Nakhimoff	1	77	20	76	23—20	8	20	10	15	7500	17.5	1885
Dmitri-Donskoï	1	76	15—11	51	30	6	15	10	12	4800	15.5	1885
Pamyat-Azowa	1	76	20—25	79—65	20	2	20	13	15	10000	17.5	1888
Vladimir-Monomach	1	76	30—15	51	30	4	20	12	15	4800	15.4	1882
Amiral Korniloff	1	70	—	70—45	—	14	15	—		15000	18.5	1887
Rurik	4	82	25	70	—	4	20	22	15-12	19000	19.5	1892

FRANKRIJK.											
Redoutable.	1	78	35	60	30	8	27	6	14	—	15	1876
Triomphante	1	74	15	100	12	6	24	6	14	—	13	1877
Bayard	1	78	25	50	20	4 24, 2	19	6	14	—	14.5	1880
Dupuy-de-Lôme . . .	1	75	11	55	10	2	19	6	16	7000	20	1890
Charner	4	60	9.5	50	9	2	19	6	14	4000	19	1892
Pothuau	1	65	6	85	10	2	19	10	14	5000	19	1895
Cécille	1	68	5	100	10	8	16	10	14	—	19	1888
Sfax	1	76	—	40	—	6	16	10	14	—	17	1884
Tage	1	77	—	50	—	8	16	10	14	—	19	1886
Alger	1	62	—	90	—	4	16	6	14	—	19	1889
Isly	1	64	—	90	—	4	16	6	14	—	18	1891
Jean Bart	1	61	—	100	—	4	16	6	14	—	19	1889
Descartes	8	65	—	40—60	—	4—6	16	10—4	10	5500	20	1894
d'Entrecastaux . . .	1	75	—	100	—	2	24	12	14	5500	19	1896
Jeanne d'Arc	1	75	10	100	—	2	19	12	14	—	23	1897
Chateaurenault . . .	2	84	—	75	—	2	19	10	14	—	23	—
SPANJE.												
Pelayo	1	74	42	90	45	2 32, 2	28	1 16, 12	12	3600	16	1886
Carlos V	2	78	—	50	5—25	2	28	8 14, 4	10	9000	21	1895
Infante Maria Teresa .	6	68	30	50	25	2	28	10	14	9700	19.5	1890
Alfonso XIII	2	61	—	112	—	4	24	6	12	4200	20	1891
JAPAN.												
Chen-Yuen	1	61	35	76	30	4	30	2 15, 2	40	—	14.5	1882
Fuji-Yama	2	85	48—40	67	35 en 12	4	30	10	15	—	18	1896
Fu-Soo	1	56	22—10	—	20	4	24	2 17	4 9	4500	12	1877
Matsu-Sima	3	64	—	51	30	1	32	11	12	—	16.5	1890
Idzumi	1	56	—	25	—	2	25	6	15	—	18	1884
Naniwa	2	59	—	76—51	7.6	2	25	6	15	9000	18.5	1885
Yo-Shino	1	60	—	120—45	—	4	15	8	12	—	23	1892
Akitsu-Shima	1	66	—	76—51	—	4	15	6	12	—	19	1892
Suma	4	50	—	51—25	—	2	15	6	12	12000	20	1895
Chi-Yoda	1	43	12.5	51—25	10	10	12	—		—	17	1890
Sée-Y	1	48	—	76	25	2	21	1	15	—	15	1886

Op stapel staan nog 1 slagschip van 15000 ton (18 mijl) en 2 kruisers van 5000 ton (22.5 mijl). Vóór 1902 zullen verder aan de vloot worden toegevoegd één dergelijk slagschip, 2 kruisers van 7500 ton (21 mijl) 3 kruisers van 5000 ton (22.5 mijl) en eene torpedoflottielje, waaronder 8 torpedojagers van 250 ton (30 mijl) en 5 torpedobooten van 120 ton (25 mijl). Het voornemen bestaat daarna nog te bouwen 3 slagschepen en 2 groote kruisers, 4 kleinere kruisers, 3 torpedojagers, 18 zeetorpedobooten en talrijke kleinere torpedovaartuigen.

(*) Een dezer schepen wordt aan het China-eskader toegevoegd.

„orakeltaal" noemen, maar men kan ook, — die uitdrukking, gelijk de heer SERET, telkens hoorende bezigen, — trachten zich eene voorstelling te maken van de beteekenis zoowel van den eenen als van anderen term.

Het komt ons voor dat een coup de main in Indië zeker te verwachten is, en dat hij ondernomen zal worden door een eskader van snelle goed bemande schepen; mogen al eenige transportschepen, gelijk Frankrijk en Engeland steeds in dienst hebben of vrijwillige kruisers, gelijk Rusland die bezit, met troepen deel van dit eskader uitmaken, eene transport*vloot* zal niet aan een coup de main deelnemen. Hare gereedmaking duurt te lang om van een onverhoedschen aanval te kunnen spreken.

De macht zal „betrekkelijk gering" zijn ten opzichte van de totale machtsontwikkeling waartoe de aanvaller na eenigen tijd in staat zal zijn, want zij zal uitsluitend kunnen bestaan uit de schepen, waarover hij onder gewone omstandigheden in de Oost-Aziatische wateren beschikt en een deel van de troepen, welke aldaar in garnizoen zijn. Gaat men na hoeveel schepen met grooten kolenvoorraad deel uitmaken van de eskaders aldaar (1), dan zal nog blijken dat de te zenden macht ook ten opzichte van hetgeen onder een sterk modern eskader verstaan wordt „gering" genoemd mag worden; zeepantserschepen, die de kern van zulk een eskader vormen, zullen toch ontbreken.

Ten slotte zal die macht, uitgezonderd het geval dat zij gezonden wordt door Engeland, dat in het bezit is van een talrijk kruisereskader, ook ten opzichte van onze zes kruisers gering genoemd kunnen worden. Het bezit van eene zeer goede operatiebasis nabij onze bezittingen neemt evenwel juist voor die mogendheid de gewichtigste aanleiding om een coup de main te wagen weg.

---

(1) Zie het naschrift.

Het doel dier macht, de coup de main, kan zijn zich meester te maken van eenig punt op of nabij Java om vandaar uit, na aankomst van eene expeditionaire macht, verder te ageeren. Eenmaal meester zijnde van zulk een punt en er zich tijdelijk versterkt hebbende, kunnen aldaar levensmiddelen, steenkolen en munitiën worden opgeslagen, werkplaatsen aan den wal opgericht worden, enz. Het hangt van de dislocatie van ons leger af waar de vijand zulk een punt zal kiezen; naar onze meening zijn er op Banka en Sumatra wel enkele te vinden.

De coup de main kan ook gericht zijn tegen Soerabaya, niet om er zich van meester te maken, maar om te pogen het Marine-etablissement in brand te schieten, schepen, welke zich aldaar voor den komenden strijd gereed maken, te beschadigen, enz.; en tegen plaatsen nabij Soerabaya om een uitgangspunt te hebben voor latere operatiën ten doel hebbende zich van Soerabaya, de daar verzamelde schatten in producten, of het Marine-etablissement meester te maken.

Hij kan verder gericht zijn tegen open plaatsen, bekende stapelplaatsen van producten, om eene zware brandschatting te heffen, want nog altijd is het geld de zenuw van den oorlog.

Hij kan eindelijk gericht zijn tegen een kolenstation, dat de vijand voor zich *niet*, voor ons van *groot* belang acht en wanneer hij daarin niet mistast kan de vernieling van het station van groote gevolgen zijn op den loop des oorlogs.

De beide eerste operatiën zullen alleen ondernomen worden door een vijand, die het daarbij niet wil laten, maar eene grootere operatie voorbereiden wil. Deze kan bestaan in het zenden van een sterk eskader en van eene landingsexpeditie, door zulk een eskader vergezeld.

Wat zal het object van dat eskader kunnen zijn? Veroveren niet. Hoewel onmisbaar in een veroveringsoorlog, kunnen overzeesche expedities van dien aard tegen een te lande goed verdedigd gebied alleen door gezamenlijk ageeren van een

vloot en een landingsleger met goeden uitslag worden bekroond.

Het vijandelijk eskader kan evenwel een tweeledige opdracht hebben nl. brandschatten, handelsschepen nemen en troepenverplaatsing over zee beletten; of onze schepen opzoeken en vernietigen of vervolgen tot zij opgesloten kunnen worden gehouden.

De eerstgenoemde wijze van handelen is geen rechtstreeksche bedreiging van het bezit onzer koloniën; doch zij kan *gevaarlijk worden* en groote gevolgen hebben, wanneer de inlandsche volkeren van den Archipel daarin aanleiding vinden tegen ons op te staan.

De laatstgenoemde handelwijze zal gevolgd worden wanneer de vijand het voornemen koestert een landingsexpeditie over te voeren of deze terzelfder tijd uitzendt.

Deze expeditie kan tweederlei bestemming hebben. Haar object kan zijn zich eerst meester te maken van Soerabaya om zich daar te handhaven en van daar uit tegen den regeeringszetel te opereeren of, Soerabaya latende voor hetgeen het is, dezen zetel rechtstreeks aan te tasten. In dit laatste geval zal de operatiebasis, waarvan de vijand verondersteld wordt zich reeds bij den aanvang van den oorlog door een coup de main te hebben meester gemaakt, onmisbaar zijn.

Uit de op blz. 44 en 45 voorkomende lijst van schepen, blijkt dat van de mogendheden, die de eerste coup de main noodig kunnen achten en dan ook hun operatiebasis tegen onze kruisers moeten blijven beschermen, Rusland en Frankrijk zonder zich in Europa geheel te ontblooten, een eskader van eenige beteekenis kunnen zenden voor verdere operatiën. Maar of dit eskader sterk genoeg zal zijn om te bereiken wat wij in de eerste plaats te vreezen hebben — de overvoer van een landingscorps mogelijk maken — mag betwijfeld worden, wanneer wij in het bezit zijn van schepen die over eene groote vrijheid van beweging beschikken.

Beletten dat zich in sommige deelen van den Archipel volkstammen aan ons gezag onttrekken zullen deze schepen niet kunnen. Doch het is evenmin waarschijnlijk dat een vijandelijk eskader de middelen zal bezitten om in die deelen een bestuur te vestigen, en wij zullen dus na den vrede kunnen trachten ons weder als meester te doen gelden.

Tot het zenden van een krachtig eskader kan Engeland reeds dadelijk overgaan, omdat het een operatiebasis in zijne eigen bezittingen en de noodige schepen in Oost-Azië heeft. Van Japan kunnen wij, wanneer het vrij is in zijne handelingen, hetzelfde verwachten, doch met het vermeesteren van zulk een basis als eerste doel, wanneer het grootere plannen heeft. De andere mogendheden moeten om krachtig te kunnen optreden schepen uit Europa zenden.

Hoe lang zulk een eskader in den Archipel zal blijven kruisen is moeilijk te zeggen; het is in ons belang dit, door een gevecht te vermijden en ons niet te laten opsluiten, zooveel mogelijk te rekken in de hoop dat de politieke omstandigheden een voor ons gunstigen keer zullen nemen en de vijand uit gebrek aan levensmiddelen, steenkolen enz. zijn kruistocht zal opgeven. Daartoe zullen wij moeten trachten den aanvoer naar de operatiebasis, wanneer de vijand zich deze verschaft heeft, te onderscheppen en pogingen moeten aanwenden de aldaar aanwezige voorraden te vernietigen.

Is de coup-de-main of zijn de operatiën van het sterkere eskader gericht tegen Soerabaya en wordt er door de Regeering prijs op gesteld deze plaats en het Marine-etablissement voor ernstige schade te vrijwaren, dan zullen de plaatselijke verdedigingsmiddelen daarnaar behooren te worden ingericht.

Aan deze middelen behoeft geen zwaardere eisch te worden gesteld dan den vijand te doen opzien tegen de verliezen, welke zij hem kunnen berokkenen. Hij voor zich zal mogelijke verliezen stellen tegenover hetgeen hij kan winnen en de winst kan niet groot zijn wanneer men als maatstaf aanlegt

het vorderen op den weg naar het einddoel van den oorlog — den zetel van de regeering. Wij zullen dus met betrekkelijk geringe middelen kunnen volstaan en onze kracht hoofdzakelijk kunnen zoeken in torpedobooten (1). De geringe diepte van de vaarwaters naar Soerabaya, die ons het bezit van groote schepen onmogelijk maakt, komt ons voor de verdediging zeer ten goede, daar het niet is aan te nemen dat de vijand met schepen zal binnen komen, welke niet met elken waterstand terug kunnen trekken; hij is dus verplicht zich tot het zenden van schepen van ong. 42 d.M. diepgang te bepalen. Waagt hij het dieper gaande schepen te zenden dan kunnen ook deze niet anders als kruisers zijn.

Een bombardement door een op grooten afstand geankerd eskader behoeven wij niet te vreezen, omdat de vijand, voor wien munitieaanvulling moeielijk is, zich niet licht aan deze munitieverspilling zal wagen.

Besluit de vijand, niettegenstaande hij onze schepen niet heeft kunnen vernietigen of opsluiten toch tot het zenden van een landingscorps, dan *kan* Soerabaya de bestemming zijn; wij achten het echter niet waarschijnlijk dat hij zijne krachten zal gaan verspillen aan een nevenobject in plaats van rechtstreeks op het hoofddoel af te gaan. Mocht hij daarin evenwel voordeel zien, dan zal hij, ten einde Soerabaya van de landzijde te kunnen aanvallen, eene landing op eenigen afstand van die plaats moeten bewerkstelligen. Deze landing te bemoeilijken wordt dan de taak van onze schepen en de torpedobooten van de plaatselijke verdediging te Soerabaya, welke daartoe de noodige zeewaardigheid zullen moeten bezitten. Het bezit van zulke torpedobooten zal den vijand

(1) In de Eerste Kamer worden ook blokschepen genoemd. Aangezien wel niet gedacht zal zijn aan schepen zonder beweegkracht zoude „drijvende batterijen" de bedoeling beter weergeven. Zeer zeker zouden deze goede diensten kunnen bewijzen. Oude pantserschepen der Nederlandsche Zeemacht kunnen in deze behoefte voorzien.

er misschien toe leiden de toegangen naar Soerabaya te blokkeeren; onze niet opgesloten schepen kunnen tot het forceeren van deze blokkade in hooge mate medewerken, want zoolang de telegrafische gemeenschap tusschen de kustplaatsen en Soerabaya niet verbroken is, is samenwerking van de schepen met de torpedobooten mogelijk.

Is de landing gelukt dan blijven de landingsvloot en de verbinding des vijands met zijn hulpbasis het doel onzer schepen. Vernietiging van de transportvloot staat toch voor hem bijna gelijk met ondergang indien hij aan den wal niet zegeviert.

Richt de vijand zijn aanval rechtstreeks op den zetel der regeering dan moeten wij hem op den weg daarheen niet met rust laten. De daarbij door ons te volgens tactiek (1) zal moeten afhangen van de mobiele plaatselijke verdedigingsmiddelen nabij het vermoedelijk landingspunt. Geheel onbekend kan dat niet zijn, niet alleen omdat de kust niet overal tot landen geschikt is, maar ook omdat niet van alle kustplaatsen even goede wegen naar onze centrale stelling voeren. Vooral wanneer de mogelijkheid bestaat dat onze schepen in de nabijheid van de kust gezamenlijk met torpedobooten zullen kunnen ageeren moet „de laatste poging" aldaar worden gedaan; want zij moet uitgesteld worden tot de grootste krachtsontwikkeling mogelijk is

Van het oogenblik dat de transportvloot in zee is gestoken zal de vijand vermoedelijk van bekruising van den Archipel en van elke ondergeschikte onderneming afzien. Hij zal toch ook al *zijne* krachten voor het bereiken van het hoofddoel concentreeren. Mocht hij de overhand verkrijgen en het hem gelukken onze strijdkrachten ter zee te vernietigen, dit zal alleen mogelijk zijn ten koste van eigen materieël en perso-

(1) De zwakte van een transportvloot tegenover een eskader van snelle schepen is in de memoriën van toelichting en antwoord uiteengezet.

neel. Het voorbeeld van de Zeemacht zal dan een moreele factor zijn in de verdediging te land, welks waarde niet geschat kan worden. Zij heeft dan gedaan wat in haar vermogen was.

Wij hebben in het voorgaande in het midden gelaten of Soerabaya hardnekkig verdedigd moet worden. Alleen wanneer dit vaststaat zullen tot de verdedigingsmiddelen ook schepen moeten behooren geschikt om uit te vallen en des noods een gevecht aan te gaan met de schepen, die wij in den Archipel kunnen verwachten. „Voor zoover de diepte der vaarwaters „bij *laag* water dit toelaat" zouden wij er gaarne bijvoegen omdat dan alleen die schepen geheel vrij zijn in hunne bewegingen. Deze diepte bedraagt echter slechts ong. 42 d.M. — modder medegerekend — en die voorwaarde kan dus moeilijk worden gesteld. Wij zijn daarom verplicht ons te bepalen tot den eisch dat zij gedurende een gedeelte van het etmaal Soerabaya moeten kunnen verlaten. Hun maximum diepgang kan dan + 50 d.M. zijn. Zoolang evenwel door de regeering als een strategischen grondslag voor de verdediging van Java eene hardnekkige verdediging van Soerabaya niet is aangenomen, zoude het niet verantwoord zijn *schepen voor plaatselijke verdediging* voor Indie te bouwen; wanneer toch later mocht blijken dat zij niet voor Soerabaya bestemd behoeven te worden, is voor hen bij de verdediging van Java geene plaats.

Had de heer Seret zulke schepen — d. z. schepen met kleinen kolenvoorraad — voor Indie op 't oog toen hij, na betoogd te hebben dat de heer Klaas de Jong zoude zeggen: „daar komt toch niets van (van de plaatselijke verdediging)", in plaats van drie beschermde kruisers drie schepen met meer gevechtswaarde eischte, dan achten wij afdoende redenen aanwezig om dien eisch voorloopig ter zijde te stellen.

Eene krachtige verdediging, hoewel juist wat Soerabaya betreft, belemmerd door den onvermijdelijk grooteren diepgang, zoude

gevoerd kunnen worden door *kustverdedigers*. Wanneer wij hen voor het grootste gedeelte intact konden bewaren tot de vijand er toe besluit zijn landingsvloot in zee te zenden — het eenige aanvalsmiddel, dat wij hebben te duchten — dan zoude onze laatste poging krachtiger kunnen zijn dan wanneer wij alleen over kruisers beschikken. Daaraan zoude de snelheid ten offer kunnen worden gebracht, de eigenschap, welke de schepen bij uitnemendheid in staat stelt de bij of voor den aanvang des oorlogs noodige diensten te bewijzen.

Wij vreezen evenwel dat het den vijand gelukken zal met zijn sterk eskader, dat wij in de tweede phase van den oorlog kunnen verwachten, deze kustverdedigers tot vechten te dwingen. Behalve de op blz. 44 en 45 voorkomende schepen, zijn de vreemde mogendheden nog in het bezit van talrijke koopvaardijkruisers en kleinere snelle kruisers, die hunne eskaders in staat zullen stellen, voeling met onze schepen te houden, terwijl deze die éclaireurs niet tot een gevecht kunnen dwingen, omdat zij hun immer zullen ontloopen. Zonder verliezen te lijden zal het den vijand wel niet gelukken onze schepen onschadelijk te maken, maar hij zal zich die verliezen getroosten, want zij dienen tot rechtstreeksche bevordering van zijne op het hoofddoel van den oorlog gerichte pogingen.

Onze hoofdmacht in Indië gedeeltelijk uit (3) kruisers gedeeltelijk uit (3) kustverdedigers te doen bestaan zoude onze positie niet versterken. Zal de vijand er misschien niet in slagen *zes* pantserscheepjes onschadelijk te maken, dat dit hem met drie zal gelukken is niet onwaarschijnlijk. Wij hebben dus de kans dat hetgeen wij ten slotte van onze hoofdmacht overhouden (3 kruisers) voor de laatste poging een zwakker element vormt dan wanneer wij zes kustverdedigers hadden bezeten. Bovendien ontvalt dan ten slotte toch aan de kruisers de steun, hun door den heer Guyot toegedacht. Met eene dergelijke samenstelling van het eskader

zouden wij alleen sterker zijn in het geval dat Soerabaya à tout prix behouden moet worden en de vijand het à tout prix wil nemen. De kustverdedigers kunnen er zich dan zonder bezwaar laten opsluiten om gezamenlijk met de torpedobooten uit te vallen. Maar wanneer als onomstootelijk aangenomen kon worden dat de vijand Soerabaya à tout prix hebben wil, zoude het aanbeveling verdienen onze geheele verdediging daarop te baseeren; evenwel vreezen wij juist dat hij Soerabaya zal laten liggen, en dit te eerder, naarmate de strijd om die plaats hem grootere verliezen zal berokkenen. En een verdedigingsplan moet niet berekend zijn op mogelijke partieële ondernemingen des vijands, maar op de hoofdzaak, althans op deze in de eerste plaats.

Bovenstaande beschouwingen leiden er toe het eskader der Nederlandsche Zeemacht in O. I. uit kruisers samen te stellen De vraag is dan beschermde of gepantserde kruisers?

Uit hetgeen wij in vorige bladzijden van gepantserde kruisers in verband met de dieptreding, welke wij aan schepen voor O. I. mogen geven, hebben gezegd blijkt dat er voor ons slechts één antwoord mogelijk is. Het gewicht van den zeer dunnen pantsergordel, welke onze schepen zouden kunnen dragen, achten wij verkeerd besteed. Snelheid op te offeren — hoe weinig ook — om over meer gewicht te kunnen beschikken achten wij verkeerd beleid. Men geeft daarmede superioriteit of gelijkheid op één punt prijs, zonder haar op eenig ander punt te herwinnen.

De voor onze kruisers geprojecteerde vaart van 20 mijl achten wij een minimum, waarmede echter gerustelijk volstaan kan worden. De nieuwe Britsche kruisers van de Powerfulklasse zullen 20½ mijl loopen, terwijl de eerstelingen van dat type voor 22 mijl werden ontworpen. Ook in andere landen ziet men de grootere snelheden slechts bij enkele schepen toegepast; men bepaalt zich in het algemeen tot 19

à 20 mijl; op het punt van snelheid is dus, tegen de verwachtingen van eenige jaren geleden, stilstand gekomen, vermoedelijk om finantieële redenen. Daar de enkele schepen met grootere snelheden eene bepaalde bestemming hebben, nl. bescherming en vernieling van handelsschepen, zullen wij die alleen voor oorlogsoperatiën tegen ons in onzen Archipel kunnen verwachten, ingeval onze tegenpartij geene verwikkelingen vreest met eenige andere mogendheid.

Komt er op andere wijze als door vermindering van snelheid gewicht beschikbaar, dan moet dit natuurlijk aan bewapening en bescherming worden besteed. Maar die bescherming moet naar onze meening niet in een pantser*gordel* gezocht worden; de geschutstanden, munitie-aanvoertoestellen, schoorsteenen, enz. komen eerder in aanmerking. Wij krijgen dan schepen als de veelgeroemde Prins Hendrik der Nederlanden, alleen met een pantserdek in plaats van een pantsergordel, en de gevechtsmiddelen verder partieel beschermd gelijk nu reeds grootendeels het geval is.

De beschikbaarheid van meer gewicht voor bewapening mag echter niet tot geschut van zwaarder kaliber leiden dan middelbaar snelvuurgeschut, tenzij dit reeds in ruime mate aanwezig is. En dan moet één groote stap gedaan worden en een kaliber van ± 24 cM. worden verkozen, beschermd opgesteld tegen vuur uit soortgelijk geschut op den afstand van ± 1500 M. Kan een vuurmond van dat kaliber niet gepaard worden aan een groot getal middelbare snelvuurkanonnen dan bepale men zich tot deze laatsten. Met deze kunnen wij strijd voeren tegen gepantserde en andere kruisers, welker geschut wordt beschermd door eene moderne pantsering van 15 cM. of welke een dergelijken gordel voeren. De eerste stap, dien wij daarna doen, moet ons in staat stellen, het tegen pantserschepen op te nemen. Voorloopig is evenwel eene omwenteling in de techniek, die tot dergelijke verrassende gewichtsbesparingen leidt, niet denkbaar.

Integendeel, wanneer wij de eerste Powerfuls met kanons van 15 en 23 cM. zien bewapenen, de latere schepen van dat type uitsluitend met die van 15 cM., dan is men geneigd te gelooven dat de pogingen om zulk eene omwenteling te bevorderen nog mislukken.

Immer zullen ook voor de kruisers in O. I. de belangen van het personeel gewicht in de schaal leggen. Frankrijk dat vroeger de mooiste fregatten bouwde en zich thans — vermoedelijk door den drang, welke aldaar van sommige marinekringen uitgaat — ook bijzonder toelegt op den kruiserbouw heeft exemplaren, welke ons de vraag op de lippen brengen: „Waarom voor onze kruisers uitsluitend de oogen „op Engeland gevestigd?" Maar almanakken en jaarboekjes geven cijfers en niet wat aan die cijfers is opgeofferd. Moge althans nimmer van onze kruisers gezegd worden: „la place, „l'espace manquent à bord; l'encombrement des entrepots „est poussé à l'excès; et ce sont là des conditions defectueuses „pour un navire appelé à faire campagne au loin." (Oost-Azie). De belangen van het personeel worden in de Kamers gewoonlijk evenwel eerst ter sprake gebracht als een schip in dienst is; bij de behandeling van de organisatie, met welker vaststelling die belangen zoo nauw betrokken zijn, werden zij zelfs niet genoemd. Wij zullen daar dus ook verder over zwijgen.

Zal het eskader van zes kruisers voor zijne taak berekend zijn? De heer Seret zegt: „neen", en niemand zal kunnen bewijzen dat zijne conclusie onjuist is. Evenmin kan het den heer Seret gelukken de juistheid zijner meening met wiskundige zekerheid te staven. Aangezien evenwel eene mogendheid, die ernstige plannen koestert ten opzichte van Indie, eene veroveringsexpeditie niet ondernemen zal, zonder van den goeden uitslag overtuigd te zijn voorzoover deze van de sterkte der strijdmiddelen afhangt, is het gemakkelijker „neen" te zeggen dan „ja".

De heer SERET ziet evenwel voorbij dat de Zeemacht in O. I. de verrichtingen, welke hij zich voorstelt dat te zamen vallen, achtereenvolgens zal moeten uitvoeren; dit is althans in de memorie van beantwoording tamelijk uitvoerig te kennen gegeven. Maar bovendien verliest die afgevaardigde uit het oog dat bij de laatste poging d. i. bij den aanval op het eenige ernstige gevaar: eene goed geconvoyeerde transportvloot, onze schepen niet uitsluitend tegenover pantserschepen en gepantserde kruisers zullen staan. Er is voor ons een onwaardeerbaar strategisch voordeel in gelegen dat een vijand het behoud van onze kolonien niet op de meest te vreezen wijze kan bedreigen, zonder tevens zijne zwakste zijde bloot te geven. Op die zwakke plek moet de hoofdaanval gericht en op dien aanval moeten onze strijdkrachten te water in O. I. berekend zijn. In de eerste plaats moeten zij dus de eigenschappen bezitten, die hen in staat stellen zich voor dien aanval intact te houden; in de tweede plaats moeten zij in staat zijn tot een snellen doorgezetten gezamelijken aanval. En nu mag zij nog zoo goed geconvoyeerd zijn, er is toch niet veel voorstellingsvermogen noodig om te begrijpen dat de, rondom eene uitgestrekte transportvloot verspreide, oorlogsschepen zich niet allen zullen kunnen vereenigen om zulk een aanval af te slaan; dat er dus goede kansen zijn om, zij het slechts met een of twee schepen van het aanvallende eskader, te midden van de transportvloot te komen; dat deze schepen daar tamelijk veilig zijn, althans onttrokken aan het vuur der convoyeerende bodems; dat zij dus den vijand zulke aanzienlijke verliezen kunnen toebrengen, dat hij de expeditie niet meer met kans op goeden uitslag kan doorzetten.

Aan de vraag of het eskader van zes beschermde kruisers voor zijne taak berekend zal zijn, moet derhalve gepaard gaan de vraag, welker beantwoording aan eene kleine mogendheid de perken harer machtsontwikkeling aangeeft: „zullen de

„offers welke de vijand zal moeten brengen om eenig doel „te bereiken hem kunnen weerhouden zich dat doel te stellen?" En deze vraag moet naar onze meening, alle omstandigheden, ook de politieke, in aanmerking genomen, bevestigend worden beantwoord, wanneer wij als hoofddoel van elken vijand aannemen het meester worden van den zetel der Regeering door middel van een gedebarkeerd legercorps, en wij in O. I. bezitten snelle schepen, met gewaarborgd drijfvermogen, bewapend met middelbare snelvuurkanonnen, beschermd door pantser, bestand tegen vuur uit zulk geschut op een afstand van 1000 à 1500 M. Het bezit van zes dier schepen verzekert ons de kans met eenigen daarvan de „laatste poging" te kunnen doen met zoodanigen uitslag dat de verdere verdediging aan den wal met goed gevolg kan worden gevoerd. En deze kans wordt ons niet verzekerd door schepen, die zich niet aan het gevecht kunnen onttrekken tot het oogenblik voor de *laatste poging* aangebroken is.

Het voorgaande geeft een denkbeeld van een der wijzen, waarop van onze hoofdmacht in O I. gebruik kan worden gemaakt. Andere omstandigheden kunnen zich voordoen en dan zal anders gehandeld moeten worden, zonder dat daarom de uitroep van den heer Seret, dat onze kruisers „een waar toovermiddel" schijnen te zijn, gerechtvaardigd is. Welke schepen wij ook in Indië hebben, de wijze waarop zij gebruikt moeten worden zal afhangen van de wijze waarop de vijand den aanval doet. In dien zin zal ons eskader aldaar, hoe ook samengesteld, altijd *een toovermiddel* zijn. Dat toovermiddel moet evenwel aan den strategischen eisch voldoen van rekening te houden met de hoofdlijnen van den aanval; van den vijand op welke wijze deze ook te werk gaat, in zijne zwakke zijde te kunnen aantasten; van zijne operatien, welke rechtstreeks met het einddoel van den oorlog in verband staan, te kunnen belemmeren. Het bemoeilijken van mogelijke nevenoperatiën moet

met diezelfde middelen geschieden; deze mogen daarvoor niet gewijzigd worden.

De heer SERET zal een veldleger zeker geen toovermiddel noemen en het toejuichen dat alles in het werk wordt gesteld, om het gemak van beweging van het veldleger te bevorderen. Toch zal dat veldleger, teruggeworpen tot aan de verdedigingsliniën, bij de verdediging belangrijke diensten bewijzen. Zoude hij het goedkeuren dat met het oog op deze minder mobile rol de bepakking van den soldaat niet zooveel mogelijk werd verlicht? Vermoedelijk neen, omdat dit ten nadeele van de hoofdbestemming van het veldleger zoude zijn.

Het kruisereskader in O. I., eene zeebouwende torpedobootflottielje in Nederland zijn onze veldlegers ter zee.

NASCHRIFT

Het voorgaande was ter perse toen het debat in de Eerste Kamer over de Marinebegrooting plaats vond.

Door den heer VAN ALPHEN werd erkend dat de voorstellen des Ministers goede grondslagen geven om bij nader overleg te komen tot eene organisatie voor de vloot. Doch ook hier van overleg geen spoor.

Over de schepen voor Indië sprekende zeide deze afgevaardigde dat hij dáár, behalve de kruisers, gepantserde schepen wenschte, krachtiger dan de schepen à deux mains type KORTENAER, doch minder kostende dan zes millioen. Deze schepen zouden speciaal voor den dienst in Indië gebouwd moeten worden ten einde zich voor een nieuw à deux mains type te vrijwaren.

Deze redeneering is niet logisch. Voor den dienst in Indië een schip te ontwerpen en te bouwen geeft geen zekerheid dat het doel, door den Admiraal gesteld, bereikt wordt, wanneer de kosten beperkt zijn tot zes millioen, overeenkomende met ongeveer 7000 ton waterverplaatsing.

Een slagschip van 12 à 15000 ton wordt beschouwd als een harmonisch geheel, als een schip dat elke bestemming kan vervullen. Is men aan kleinere afmetingen gebonden dan moeten er eigenschappen worden opgeofferd, geheel of gedeeltelijk, in meerdere of mindere mate.

Die opofferingen worden bepaald door de bestemming welke het schip hebben zal. Wil men gewaarborgd zijn tegen een schip à deux mains dan moet die bestemming bij het ontwerpen duidelijk geformuleerd en in geenen deele tweeledig zijn. Op den voorgrond moet staan dat het schip voor ééne bestemming zal worden gebouwd en andere diensten zoo goed mogelijk door datzelfde schip zullen worden verricht.

Die bestemming wordt niet aangeduid door de streek van den aardbol waar het schip zal ageeren, maar door de hoofdrol welke het schip in een oorlog zal vervullen. Ook een schip, speciaal voor Indië gebouwd, zal dus een schip à deux mains zijn wanneer het niet berekend is op ééne oorlogsbestemming.

Welke die zal zijn, hangt af van de beginselen van verdediging, door den lastgever tot den bouw voorgestaan. Op grond van die beginselen zal hij, beperkt als hij is in zijne afmetingen, één van de elementen van arbeid kiezen: kracht, of af te leggen weg. Redeneert hij: „de vijand kan die en „die punten aanvallen; die wil ik dus versterken", het aan 's vijands welnemen overlatende den aanval op een onverdedigd gedeelte van het gebied te richten, dan zal hij kracht eischen. Wil hij den vijand kunnen ontmoeten, op welk punt deze zijn aanval ook richt, dan zal hij aan den ontwerper opdragen hem snelheid en kolenduur te verschaffen.

Een dergelijk onderscheid nu is door den Admiraal VAN ALPHEN niet gemaakt; hij wil beide richtingen uit. Daarom

leiden zijne denkbeelden onherroepelijk tot schepen, uit een militair oogpunt beschouwd, à deux mains; geographische beschouwingen kunnen dit resultaat niet te niet doen.

De Minister heeft van beide bovenaangegeven richtingen de laatste gekozen. Cijfert men, gelijk de heer VAN ALPHEN tegen de lessen der geschiedenis in, de mogelijkheid van eene landingsexpeditie weg, dan is het van minder beteekenis of men op twee gedachten blijft hinken omdat de vijand, met oorlogsschepen alleen, op onverdedigde kustgedeelten geen duurzame voordeelen kan behalen. Doch wil men hem ook die voordeelen kunnen betwisten en rekening houden met de geschiedenis, die van op zich zelf staande partieële ondernemingen *niet*, van een verovering *wel* gewaagt, dan is het doen eener keuze plicht.

En onze keuze is zonder voorbehoud eene niet aan versterkte punten gebonden strijdmacht zoowel te land als te water.

Ten slotte nog dit: Op blz. 46 werd door ons gezegd dat de uitdrukking »betrekkelijk geringe macht« toegepast zoude kunnen worden op de eskaders, waarmede vreemde mogendheden, die eene zeemacht in het Oosten hebben, een coup de main tegen plaatsen in onzen Archipel kunnen ondernemen. Daarbij werd aangenomen dat van de zijde van Engeland, tegenover welke mogendheid wij immer in de minderheid zullen zijn, de gewichtigste coup de main, het vestigen van een operatiebasis, niet te verwachten is. Waar sprake is van een coup de main, hebben wij daarom voornamelijk met de andere mogendheden rekening te houden.

In de Eerste Kamer nu werd juist gewezen op de *sterke eskaders* van vreemde mogendheden in het verre Oosten. Daarom laten wij hierachter eene opgave volgen van het Engelsche China-eskader, en van de Fransche en Russische scheepsmacht in de Aziatische wateren en den Stillen Oceaan. De Japansche vloot werd in hoofdzaak aangegeven op blz. 45, de Chineesche Marine moet zich nog oprichten van de in 1894 ontvangen slagen.

Categorie.	Naam van het type.	Aantal.	van stapel in	Water verplaatsing.	Grootste snelheid.	Kolenduur bij 10 mijl.	Pantser			Bewapening		Diepgang dM.
							boord cM.	dek mM.	opstelling geschut cM.	hoofd-	neven-	
ENGELAND.												
pantserschip . . .	Centurion.	1	1892	10500	18.5	6500	30.5	70	27—15	**4** 25	**10** 12	78
gep. kruiser . . .	Orlando.	3	1886	5600	18.5	8000	25	76	25	**2** 23	**10** 15	77
besch. id. . . .	Edgar.	1	1892	7350	20	10000	—	127	30—15	**2** 23	**10** 15	78
id. id. . . .	Latona.	4	1890	3600	20	8000	—	51	—	**2** 15	**6** 12	56
torpedo-kruiser .	Archer.	2	1885	1770	17	4900	—	—	—	**6** 15	—	44
aviso	Alacrity.	1	1885	1400	17	—	—	—	—	**4** 12	—	43
gunboat.	—	7	—	750	12	—	—	—	—	**2** of 17 **6** 10	—	35
destroyer.	—	2	1894	280	27	—	—	—	—	—	—	17
RUSLAND.												
gep. kruiser . . .	Nakhimoff	1	1885	7780	17.5	7500	20	76	23—20	**8** 20	**10** 15 **4** 10.5	77
id.	Dmitri Donskoï	1	1885	5800	15.5	4800	15—11	51	30	**6** 15	**10** 12	76
id.	Pamyat Azowa	1	1888	6000	17.5	10000	20—25	79—65	20	**2** 20	**13** 15	76
besch. kruiser . .	Kornilof.	1	1887	5000	18.5	15000	—	70-45	—	**14** 15	—	70
id.	Rynda.	1	1885	2950	15	2400	—	38	—	**6** 14	—	55
divisie-torp. boot	Vsadnick.	2	1892	400	22	4000	—	—	—	—	**6** 4.7	35
gep. kan. boot. .	Gremiatschy.	2	1892	1500	15	beperkt	12.5—7.5	40	—	**1** 23	**1** 15	35
kan. boot.	Kreysser.	2	1875	1250	13	zeer beperkt.	—	—	—	**2** 15	**4** 10	45

pantserschip . . .	Bayard. (*)	1	1880	6000	14.5	—	25	50	20	4 24	**2** 19 **6** 14	78
besch. kruiser . .	Isly.	1	1891	4500	18	—	—	90	—	4 16	**6** 14	64
id.	Descartes.	1	1894	4000	20	5500	—	40—60	—	4 16	**10** 10	65
gep. kan. boot. .	Styx.	2	1891	1800	13	beperkt	24	50	20	**1** 27	**1** 14	36
kruiser	Duguay-Trouin	1	1877	3660	16	—	—	—	—	**5** 16	**5** 14	67
id.	Lapérouse.	1	1877	2300	15	—	—	—	—	**15** 14	—	58
id.	Fabert.	2	1874	1900	15	—	—	—	—	8 14	—	58
aviso	Scorff.	1	1882	1600	11	—	—	—	—	4 14	—	49
id.	Pourvoyeur.	1	1878	1000	11	—	—	—	—	2 10	—	37
id.	Parseval.	1	1879	860	12	—	—	—	—	4 14	—	37
vaartuigen	—	5	—	463	—	—	—	—	—	—	—	—

(*) Wordt vervangen door een kruiser.

NB. Bij de raadpleging van bovenstaand overzicht en dat op blz. 44—45 gelieve men in het oog te houden dat de bescherming van de geschutopstelling op oudere schepen, als bv. de Orlando, Pamyat Azowa enz., meer toont dan beteekent. Want het geschut vuurt overbank; de vuurmonden zelven zijn onbeschermd of slechts gedekt door een zeer licht schild. Wie de schepen of goede afbeeldingen gezien heeft, zal erkennen dat op menigen modernen beschermden kruiser het geschut doelmatiger beschermd is dan op oudere pantserschepen en gepantserde kruisers.

MARINEMUSEUM NASIONAAL RI