209

DE WERKKRING

DER

NEDERLANDSCHE MARINE,

DOOR

I. J. H. GIJSBERTI HODENPIJL,

Luitenant-Kolonel der Genie.

I. De Marine in Nederland.

1. De strijd op diep water. 2. De Rijkswerven.

II. De Marine in Indië.

1. De strijd tegen den inlander. 2. De Pakketvaart.
3. De strijd tegen een Europeeschen vijand.
4. Benoodigde strijdkrachten. 5. De overgangstoestand.

III. Besluit.

BIJLAGEN.

Overzicht van de verrichtingen der Militaire- en der Gouvernementsmarine in Ned. Indië — de wateren van Atjeh en de Javakusten uitgezonderd — gedurende het tijdvak 1875—1885.

Tabellen wegens stationneering, toestand der schepen, verrichte diensten enz.

HAARLEM,
DE ERVEN F. BOHN.
1886.

LEMBAGA KEBUDAJAAN
INDONESIA

VI-183

151 hal

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL R.I.
Tanggal : 30-06-2010
Nomor Induk : 915/PN-Museum/2010
DDR - ID : 8006x60
DDA - ID : 0000381963?
Asal : Museum Pusat

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DE WERKKRING

DER

NEDERLANDSCHE MARINE.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

VI-183.

DE WERKKRING

DER

NEDERLANDSCHE MARINE,

DOOR

I. J. H. GIJSBERTI HODENPIJL,

Luitenant-Kolonel der Genie.

I. De Marine in Nederland.

1. De strijd op diep water. 2. De Rijkswerven.

II. De Marine in Indië.

1. De strijd tegen den inlander. 2. De Pakketvaart.

3. De strijd tegen een Europeeschen vijand.

4. Benoodigde strijdkrachten. 5. De overgangstoestand.

III. Besluit.

BIJLAGEN.

Overzicht van de verrichtingen der Militaire- en der Gouvernementsmarine in Ned. Indië — de wateren van Atjeh en de Javakusten uitgezonderd — gedurende het tijdvak 1875—1885.

Tabellen wegens stationneering, toestand der schepen, verrichte diensten enz.

HAARLEM,

DE ERVEN F. BOHN.

1886.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

BAT. GENOOTSCHAP NAC. K.E.N.W.

PERPUSTAKAAN NASIONAL RI

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

I. DE MARINE IN NEDERLAND.

1. De strijd op diep water.

De dagen waarin de Nederlandsche vloot zeeslagen leverde, liggen ver achter ons. De meer en meer in kracht toegenomen vloten der groote Europeesche Staten hebben onze eenmaal zoo roemrijke Zeemacht overvleugeld en haar werkkring tot meer beperkte grenzen teruggebracht.

Kon men er vroeger op rekenen dat de vloot de kusten dekte en dat er dus van die zijde niets te vreezen viel, reeds sedert lang heeft men dit vertrouwen moeten laten varen en de beveiliging der kusten is thans feitelijk een der plichten van het leger geworden, welks taak daardoor belangrijk is verzwaard. Onevenredig zwak als het leger is tegenover de legers der naburige mogendheden, heeft men in concentratie van de weerkrachten te land, tegenover die meerdere getalsterkte eene compensatie gezocht, als gevolg waarvan de streek van ons vaderland, gelegen achter de Nieuwe Hollandsche waterlinie en benoorden het Hollandsch Diep en het Haringvliet, is aangewezen als het terrein dat den vijand onder alle omstandigheden voet voor voet zal worden betwist.

De hoofdkracht der verdediging is weder gezocht dáár, waar zij ook aanwezig geacht werd in de dagen der republiek en in 1672 ook werkelijk gebleken is te bestaan, toen echter verhoogd door de aanwezigheid van DE RUIJTER'S vloot in zee.

Als kern van dat verdedigingsstelstel verrijst, door den aanbouw van nieuwe verdedigingswerken, tegenwoordig de stelling van Amsterdam, deels ten doel hebbende om aan onze gezamenlijke strijdkrachten een laatste wijkplaats of zgd. reduit te ver-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

schaffen, deels om de hoofdstad des Rijks te beveiligen tegen elken aanval van een gelanden vijand.

De vraag of het niet raadzaam ware geweest, gelijktijdig met de aanneming van dat verdedigingsstelsel, pogingen in het werk te stellen om op nieuw eene vloot te scheppen die, even als in 1672, de vesting Holland van de zeezijde dekte, die vraag zal ongetwijfeld den leek op de lippen zweven, zoodra men hem voorstelt deel te nemen aan een onderzoek naar hetgeen wel in onze dagen als de hoofdbestemming der Nederlandsche Zeemacht moet worden beschouwd. Zij ligt voor de hand bij een ieder, die onze geschiedenis kent en weet hoe Nederland vroeger steeds een zeemogendheid van den eersten rang is geweest.

Ter harer beantwoording is het echter waarschijnlijk voldoende er op te wijzen dat zulk een vloot, zou zij werkelijk een waarborg verschaffen, in sterkte minstens gelijk zou behooren te wezen aan elke der vloten op zich zelve, die haar zouden kunnen aanvallen; vervolgens dat de vloten der Europeesche mogendheden in deze eeuw belangrijk in getalsterkte en kracht zijn toegenomen, zoodat om daaraan te kunnen weerstaan onze Zeemacht tal van oorlogsbodems, elk van groote kostbaarheid zou behooren te tellen, en eindelijk dat eene dergelijke vloot, eenmaal aangebouwd, niet slechts zou moeten worden onderhouden maar ook periodiek vernieuwd. Dit doet al dadelijk zien dat zij een zeer kostbaar verdedigingsmiddel zou wezen. Doch al willen wij aannemen dat die geldquaestie ware op te lossen en dat daarover, wegens de politieke kracht die van het bezit van eene zoodanige scheepsmacht zou uitstralen, ware heen te stappen, dan nog zou het een overwegend bezwaar blijven dat men niet zou weten hoe er toe te geraken om die vloot, zoo men ze al bezat, behoorlijk te bemannen. Er valt toch niet uitsluitend en alleen te zorgen voor het moederland, want de omvangrijke werkkring der Zeemacht in onze Koloniën vordert van het beperkt personeel, dat een klein land als het onze voor den zeedienst oplevert, een belang-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

rijk aandeel. Thans reeds kan het betrekkelijk gering getal kleine ramschepen, monitors, en andere vaartuigen die wij voor de verdediging van onze zeegaten bezitten, wegens gemis aan genoegzaam personeel van officieren, onderofficieren, machinisten en bevaren matrozen, niet behoorlijk bemand worden. Dit gebrek doet zich zelfs reeds klemmend gevoelen nu van alle kanten de noodwendigheid blijkt van versterking der Zeemacht met torpedobooten, die volgens de Memorie van Toelichting, behoorende bij Hoofdstuk VI der Staatsbegrooting voor 1886, tot een getal van minstens 50, waaronder 26 van groot model, dienen te worden aangebouwd. Hoe zou 't er dan uitzien wanneer men had te zorgen voor de bemanning eener vloot geschikt voor den strijd in volle zee!

Wij zullen de eerste zijn om te erkennen dat aan het te kort van personeel voor 't moederland belangrijk zou zijn tegemoet te komen door een doelmatiger organisatie der Zeemacht in Indië, hoezeer niet verder dan er noodig is om het personeel aan te vullen dat hier, ter voldoening aan de meest dringende eischen der landsdefensie, ontbreekt. Aan uitrusting eener Noordzeevloot valt echter niet te denken. Want hoe men de organisatie der Marine in Indië ook wijzige, immer zal dáár eene macht van beteekenis aanwezig dienen te blijven. Het telegram aan den Atjehkrijg voorafgaande: „zendt krachtige zeemacht naar Atjeh" en het nu kortelings door de Spanjaarden ondervondene met opzicht tot het eiland IJab, waren in den volsten zin des woords vingerwijzingen, om ons aan het onmisbare van zulk een Zeemacht daar ginds te herinneren.

Uit een financieel oogpunt moeilijk bereikbaar en daarbij wegens gemis aan personeel niet te bemannen, zou het streven naar een Noordzeevloot dus een wanhopig streven zijn geweest waardoor, al werd het verwezenlijkt, de verdediging des lands in werkelijkheid niet zou zijn gebaat. Immers als het waar is — en die waarheid schijnt moeilijk betwijfelbaar — dat men thans reeds in Engeland niet meer gerust is over de bescherming welke de Engelsche vloot aan het Vereenigde Koninkrijk verschaft, welke gerustheid zou ons dan een Noordzeevloot kunnen schenken, die met zoo veel beperkter middelen dan waarover groote

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

mogendheden kunnen beschikken, zou moeten worden in 't aanzijn geroepen en met diezelfde zwakke middelen zou moeten worden in stand gehouden?

Hadden wij ongelukkigerwijze de beveiliging onzer kusten in zulk eene vloot gezocht, dan zou het natuurlijk gevolg hiervan geweest zijn, dat men ten slotte het toch op die vloot niet durfde laten aankomen. Dit zou er toe geleid hebben dat men ondanks haar bezit er toe had moeten overgaan om eene bevestigde stelling van Amsterdam te maken en kustforten aan de Harssens, te IJmuiden en aan den Maasmond te bouwen. Slechts zou men, hinkende op twee gedachten, dit waarschijnlijk minder goed hebben gedaan dan thans. De slotsom van alles ware dus geweest dat men nu waarschijnlijk in alle opzichten zou staan voor half werk, zonder eenige zekerheid.

Daarom was het een wijze daad van de Regeering dat zij, bij de Vestingwet, elke gedachte aan eene Noordzeevloot heeft laten varen en de kracht der kustdefensie, nevens eene Zeemacht voor plaatselijke verdediging, heeft gezocht in goede havenbevestigingen en eene krachtige stelling van Amsterdam, alzoo: in eene combinatie van vaste sterkten en van drijvend materieel. Zoomin toch de uitkomst van één veldslag over het lot des lands mag beslissen, even zoomin mag het lot van Nederland afhankelijk zijn van één enkelen zeeslag.

Aanvankelijk door velen met weerzin begroet en van verschillende zijden bestreden, heeft men in de militaire wereld van Nederland zich ten slotte met het geconcentreerd verdedigingsstelsel verzoend. De waarheid dat het verre de voorkeur verdiende den strijd te voeren in het polderland, waar wij sterk kunnen wezen, dan op hooge gronden, waar de aanvaller ons met zijn overmacht verplet, viel op den duur niet te betwisten. In aanmerking nemende den langeren diensttijd en de dientengevolge meerdere geoefendheid der buitenlandsche legers kon, ook uit dien hoofde, een stand houden aan den IJsel met de daarmede gepaard gaande terugtocht over de Veluwe, niet anders dan als eene gewaagde operatie worden beschouwd. Voeg daarbij

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

de versnippering onzer reeds zwakke macht door de bezettingstroepen, noodig voor al die vooruitgeschoven vestingen en stellingen en de steeds klimmende eischen van artillerie en vestingbouw, en wij meenen voldoende gronden aangegeven te hebben voor het vermoeden dat er thans weinigen meer zijn zullen, die het verlaten van vestingen als Groningen, Delfzijl, Deventer, Zutfen, 's Bosch, Grave, Venlo en Maastricht niet als door de noodzakelijkheid geboden zullen beschouwen.

Geenszins als de Landmacht heeft echter de Marine zich bij de haar toegewezen meer beperkte rol kunnen nederleggen en wie zal haar dit euvel duiden, die denkt aan het verleden dat zij achter zich heeft, zoo schoon en zoo roemrijk! Wanneer ergens traditiën haar invloed moesten doen gelden dan was het hier. Immers onze oorlogsbodems zijn nog immer bemand met zeelieden van hetzelfde volk waaruit voorheen zooveel kloeke mannen zijn verkregen en de vlag die aan de masten onzer schepen zich ontplooit is nog altijd dezelfde vlag, die eenmaal zoo geëerd en gevreesd was ter zee. Niet genoeg dat de vloot, die vroeger den vijand in volle zee kon bevechten, eerst had moeten plaats maken voor eene zgd. actieve marine, aan wie bloot de taak om landingen te bemoeilijken was toebedeeld, — doch die nimmer verder is verwezenlijkt dan door den bouw van het pantserschip *Prins Hendrik der Nederlanden* — heeft zij het verder nog moeten aanzien dat haar ten slotte, als taak bij de landsverdediging, slechts het verleenen van „medewerking" voor de verdediging van zeegaten en stroomen werd toevertrouwd.

Doch *tot hoever* moest hare medewerking bij die verdediging zich uitstrekken? Behoorde zij hiertoe den strijd *à outrance* al dan niet reeds te aanvaarden *in diep water?* Ziehier wat nimmer is uitgemaakt en wat dus vrij spel liet aan hen die, vervuld van de herinneringen aan het verledene, zoo gaarne de Marine verrijkt zagen met eenige bodems, waarmede ook de slagschepen des vijands, die zich alleen in diep water kunnen bewegen, konden worden bestreden.

Te meer valt het te verwonderen dat dit punt bij de regeling

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

van het defensiestelsel tot dusver onbepaald is gebleven, omdat het de *a* vormt van het programma volgens hetwelk het gedeelte der Zeemacht, dat voor de verdediging des lands moet worden bestemd, behoort te zijn ingericht. De quaestie wáár de hoofdstrijd behoort te worden gevoerd kan dus nimmer te scherp gesteld worden. Moet de Marine reeds op diep water den vijand aanklampen, dan moet zij dit ook met voordeel kunnen doen, want anders geeft men haar vruchteloos prijs. Maar behoeft zij dit niet, dan kan zij ook eenvoudiger zijn ingericht. De zwaarste pantsers zullen haar dan niet tegenover worden gesteld en het getal der voor haar te duchten strijders wordt dan ook belangrijk beperkt. Evenzoo behoeven dan ook de eischen der voor de verdediging onzer zeegaten te bestemmen oorlogsbodems minder hoog te worden opgevoerd.

Het ware dus lang niet onverschillig of, op gelijke wijze als de Landmacht haar steun gezocht heeft in het polderland, de Marine van de ondiepe vaarwateren zal partij trekken om daarin een tegenwicht voor haar geringe sterkte te vinden. Hierbij dient in aanmerking te worden genomen dat dezelfde argumenten die voor concentratie bij de Landmacht pleitten, in niet mindere mate voor de Marine gelden. Al behoeft het geen betoog dat zij met het eenmaal door de Landmacht aangenomen defensiestelsel behoort meê te gaan en dus voor hare rekening moet nemen de verdediging te water, voor zoover die bij dat stelsel wordt vereischt, toch sluiten die verplichtingen gewis niet uit dat er mag gezocht worden naar de meest doelmatige wijze, waarop de taak der Zeemacht met die van de Landmacht in overeenstemming is te brengen.

In dat opzicht heeft, naar 't ons is voorgekomen, de Marine bij de regeling en niet minder bij de voltooiing van het vestingstelsel te zeer eene lijdelijke rol gespeeld. Zij heeft zich niet voldoende afgevraagd, wáár zij werkelijk met voordeel kon optreden, den geheelen omvang van haar taak in Nederland en de Koloniën te zamen, niet genoegzaam overzien, waardoor de Landmacht zich van haar hulp onwillekeurig meer heeft voorgesteld dan zij werkelijk geven kan.

Afgezien hebbende van eene vloot tot verdediging der kusten,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

lag namelijk de Wet tot Regeling en Voltooiing van het Vestingstelsel aan haar de medewerking op ter verdediging van de positie Helder—Texel; van de stelling van Amsterdam aan de Zuiderzeezijde; van de haven van IJmuiden; van den Nieuwen Maasmond; van het Haringvliet; van het Hollandsch Diep en van de rivieren. Over haar hulp tot verdediging der inundatiën werd nergens gesproken, zooals trouwens al wat haar taak bij de verdediging van 't inwendige des lands betreft, in 't onbestemde werd gelaten. Bepalen wij ons daarom bij onze beschouwingen tot hetgeen haar aan de zeezijde te doen staat.

De beide waterwegen van IJmuiden en den Maasmond, goed verdedigd door hunne forten, vorderen ook bij het nu aangenomen stelsel weinig drijvend materieel; de toegangen tot het Haringvliet en het Hollandsch Diep laten geen schepen van grooten diepgang toe; de Zuiderzee doet zulks nog minder; de quaestie of de eigenlijke zeestrijd al dan niet op diep water behoort te worden gevoerd, stelt zich dus meer bepaald aan den Helder. Doch hier is zij van groote beteekenis. Immers volgens 't Regeeringsplan vordert de verdediging der Helder—Texelsche zeegaten niet minder dan de krachtigste helft der voor de landsverdediging bestemde vloot.

Dat het Departement van Oorlog de kracht der Marine niet wantrouwde, ja zich zelfs in zekere mate door het vertrouwen der Marine liet meêslepen, kan geen verwondering wekken. Het lag niet op zijn weg te onderzoeken wat de Marine wel doen kan en wat niet. Ook bij hen die buiten het Departement van Oorlog stonden vermocht, toen de regeling van 't vestingstelsel aan de orde was en ook nog verscheidene jaren daarna, de door de Marine aangenomen taak geen aanleiding tot bezorgdheid te geven. Want ofschoon men soms, door gemis aan bekendheid van 't geen *summa summarum* wordt beoogd, dikwerf geneigd was te onderstellen dat het Departement van Marine zich niet altijd volkomen rekenschap gaf van het doel waarvoor de verschillende schepen moesten dienen en dat alzoo de aanbouw ge-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

deeltelijk gegrond was op grepen, zoo lag er bij het publiek tot voor eenige jaren grootendeels een sluier zoowel over den toestand van het materiëel, als over dien van het personeel, hetwelk dat materiëel moest gebruiken. De officieele verslagen toch zeiden niet veel en de zeeofficieren schreven over die onderwerpen weinig.

Toch heeft zich in de laatste jaren bij velen een, zij het dan ook in vele opzichten vaag, bewustzijn gaan vestigen dat de Marine, zoo als zij thans is, niet is wat zij behoorde te zijn, ja zelfs dat men bij den nieuwen aanbouw der laatste jaren meer en meer van den goeden weg is afgedwaald. Die overtuiging maakt zich niet slechts van ons meester wanneer men leest wat in den laatsten tijd door hoogst bekwame zeeofficieren is ter neêr geschreven, maar zij is waarschijnlijk ook de aanleiding geweest der oprichting aan het Nieuwediep van een hoofdzakelijk uit Marine-officieren bestaande Vereeniging, ten doel hebbende de behandeling van op de Zeemacht betrekking hebbende onderwerpen. De in die Vereeniging (die wij kortheidshalve in 't vervolg van dit opstel „de Marine-vereeniging" zullen noemen) gehouden voordrachten, die met de daarop gevolgde discussiën door gedrukte verslagen wereldkundig worden gemaakt, verdienen in hooge mate de aandacht van een elk, die in een goeden toestand der Marine een gewichtig landsbelang ziet.

Geen wonder dat in die Vereeniging de stelling Helder en het aandeel dat de Marine behoort te nemen aan de verdediging der tot die stelling behoorende zeegaten, is behandeld geworden. Want lag er één onderwerp ter bespreking voor de hand, dan was het zeker de verdediging van dit punt, dat sinds jaar en dag aan onze Zeemacht als hoofdstation is aangewezen. Hoe had men dat punt niet altijd als zeer gewichtig hooren roemen, hoe zag men er niet voortdurend gelden aan ten koste leggen! Kon men het dus wel anders beschouwen dan als: *het belangrijkste punt* voor de Marine in Nederland? Het kon dus niet uitblijven, of de behandeling van dit onderwerp moest in meer dan gewone mate de belangstelling wekken, eene belangstelling die bij de besprekingen niet weinig werd verhoogd door de bezielende,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

talentvolle wijze waarop de Kapitein ter Zee C. Ten Bosch zijne denkbeelden over de waarde en de verdediging der stelling uiteenzette. De slotsom waartoe de spreker kwam, kon niet nalaten in den smaak te vallen. De Heer Ten Bosch wilde hier den strijd *à outrance* door de Marine in de Helsdeur en 't Marsdiep, dus op diep water doen voeren, zoowel om den Helder met het Nieuwe Diep te beschermen als om den ingang der Zuiderzee te verdedigen. Over de noodzakelijkheid van dien strijd bestond, blijkens de na die voordracht met animo gevoerde discussiën, bij de aanwezigen geen twijfel.

Maar nu de toepassing!

Al dadelijk bleek het uit de besprekingen dat de marineschepen, welke aan het voor Helder te leveren gevecht zouden deelnemen, daartoe in geenen deele genoegzaam zijn wat aantal en gehalte betreft. Die leemte moest worden aangevuld. Voldoende aanvulling te krijgen door uitbreiding der maritieme krachten, daarop viel niet te rekenen. Niets eenvoudiger derhalve dan de voorziening in het ontbrekende te verlangen van de Landmacht, die hiertoe voornamelijk slechts de kustbatterijen zwaarder zou hebben te bewapenen. Werden dan nog torpedobooten aangeschaft, eene versperring in 't vaarwater gelegd en eenige détailveranderingen aan de schepen enz. getroffen, dan was men gereed — d. w. z. *gedeeltelijk* gereed, want om *geheel* gereed te zijn behoorden er ook nog een paar goede oorlogsschepen, duchtige strijders bij, die zouden moeten worden aangebouwd.

Natuurlijk gaat het niet aan in dit opstel, al ware het zelfs maar in groote trekken, de argumenten te bespreken, die voor de waarde der Heldersche stelling bij die gelegenheid werden aangevoerd en die strookten met die welke al reeds gedurende een reeks van jaren als zooveel axiomas zijn geijkt. Evenmin zullen wij in deze bladzijden behandelen de doelmatigheid der in de Vereeniging besproken verdedigingsmaatregelen.

Den belangstellenden lezer verwijzen wij hiertoe naar onze artikelen in de nummers 11 en 12 van de „Militaire Spectator" van 1884, waarin wij hebben uitgerekend wat de positie Helder zou kosten, wanneer ten behoeve dier stelling datgene werd

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

gedaan, wat bij de besprekingen in de Marine-vereeniging vrij algemeen als noodzakelijk geacht werd. Wij kwamen daarbij tot de slotsom dat men om *bijna* gereed te zijn zeker 5 millioen en om *geheel* gereed te zijn zeker 12 millioen zou behoeven.

Toch waren die cijfers, zooals sedert is gebleken, niet welsprekend genoeg om de warme voorstanders van een zeestrijd aan den Helder, van hunne eischen betreffende die stelling terug te brengen. Dit bleek onder anderen uit het artikel in de Gids van 1885 van den kortelings overleden en door de Marine zoo terecht diep betreurden Kapitein ter Zee T. C. Gobée, die trouwens in zijn bekende brochure „Brieven over Marine en Kustverdediging" (te Helder bij Berkhout en Co. 1884) zelfs nog hoogere eischen, dan die in de Marine-vereeniging vrij algemeen aangenomen, voor de versterking der Heldersche stelling deed.

Doch al wil ik aannemen dat die verdienstelijke Hoofdofficier volkomen gelijk had, toen hij, in dat Gidsartikel mijne berekeningen aanhalende, zeide: dat een Minister die overtuigd was van de noodzakelijkheid der zooeven besproken verbeteringen der Heldersche stelling en tevens die overtuiging aan de volksvertegenwoordiging wist mede te deelen, van haar ook de zooeven genoemde gelden zou kunnen verkrijgen, zoo geloof ik toch niet dat dit argument aan hen, die voor een zeestrijd in de diepe Heldersche zeegaten gestemd zijn, een reddingsplank voor hunne denkbeelden toewerpt.

Want ik *kan* niet aannemen dat er ooit een Minister — althans een Minister van Oorlog — zal gevonden worden, die deze overtuiging zal bezitten.

Immers wat is het, waar het te Helder voornamelijk op aan komt en waarin ook de Heer Gobée, zeer te recht, het hoofddoel der stelling zoekt? Natuurlijk op de havenverdediging, aangezien de vijand zich geen meester mag maken van de haven van 't Nieuwe Diep, om die tot het ontschepen van troepen en materieel *voor den aanval tegen Amsterdam* te gebruiken. Een haven toch is voor een gelanden vijand onmisbaar; haar bezit alleen verschaft hem de zekerheid dat hij het verband met zijn eigen land zal kunnen onderhouden en in geval van tegenspoed

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA
PERPUSTAKAAN NASIONAL RI

een inschepingsplaats zal hebben voor den terugtocht. Ligt die haven, zooals die van 't Nieuwe Diep, aan den ingang der Zuiderzee, ja dan is het volkomen waar, zooals de Heer Gobée in zijn Gidsartikel deed opmerken, dat zij, in handen van den vijand zijnde, hem de gelegenheid verschaft de teere en zoo dikwerf reparatie eischende torpedobooten, die hij op de Zuiderzee zou willen bezigen, tegen ons uit te rusten en zoo noodig te herstellen. Maar men zou verkeerd doen met aan te nemen dat slechts de haven van 't Nieuwe Diep hiervoor de *eenige* geschikte gelegenheid is. Al stellen wij ter zijde het gemak dat de geheel onverdedigde havens van Vlissingen en Brouwershaven daartoe den vijand aanbieden, dan mag toch niet over het hoofd worden gezien dat voor zijn weinig diepgaande torpedobooten, die het de Zuiderzee binnendringend eskader zullen vergezellen, die gelegenheid evenzeer te vinden is in de havens van Harlingen, Enkhuizen en Stavoren, om niet te spreken van andere zooals van Delfzijl, de Zoutkamp, Terschelling enz. Een gelegenheid, die op zóó tal van plaatsen voorhanden is, overal den vijand te willen ontnemen, ware een onbegonnen werk. Doch doet men zulks niet, dan kan hij 't Nieuwe Diep ook missen.

Geen reden is er dan om te veronderstellen dat hij, bloot met het doel om een goede lig- en reparatieplaats voor zijn torpedobooten te erlangen, een stelling als Helder zou gaan aantasten. Doet hij dit *toch* dan zal zulks wel veeleer wezen met het oog op de voordeelen die de haven van het Nieuwe Diep hem als operatiebasis zal kunnen verschaffen. Wanneer dan ook thans nog die haven, evenals ettelijke jaren geleden, uitsluitend verdedigd werd door langs den Helderschen zeedijk gerangschikte, ongepantserde, niet stormvrije en zwak bewapende kustbatterijen, dan zou er misschien reden kunnen bestaan, om van de Zeemacht hier meer te vergen dan haar toestand strikt genomen zou veroorloven. Er ware dan zelfs iets vóór te zeggen om de Marine in het Marsdiep op te stellen, ten einde gezamenlijk met de kustbatterijen, zoolang mogelijk, aan den vijand het bezit der haven te betwisten. Zonder heftigen en hardnekkigen tegenstand mag deze — dit staat vast — hem niet in handen vallen.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Doch thans, nu die toestand geheel veranderd is, bestaat voor een dergelijk wanhopigen strijd geen noodzakelijkheid meer. Thans is de haven van het Nieuwe Diep niet meer de zwak bevestigde haven van voorheen, maar wordt zij integendeel verdedigd door een van de krachtigst gepantserde forten van den jongsten tijd, n.l. het fort aan de Harssens, dat bovendien is bewapend met buitengewoon zware, zeer juist schietende vuurmonden. Voor de bevestiging der Amsterdamsche stelling aan de noordzijde, zijn forten bij Edam, bij Purmerend en aan den westhoek van den Beemster in aanbouw; voor andere heeft de onteigening reeds plaats gehad. De stelling is dus niet langer een fictie, maar eene wier verwezenlijking binnen weinige jaren te wachten is. Zelfs al kwam dus het fort aan de Harssens te bezwijken, dan nog zal Amsterdam voor den vijand weldra niet meer open liggen.

Urgentie om de Marine in de diepe Heldersche zeegaten een strijd te doen voeren, waarbij de kansen dat zij door de kolossen des vijands vernietigd zou worden zeer groot en de baten, die zij door hare opoffering aan de landsverdediging zou verschaffen, waarschijnlijk slechts gering zouden zijn, bestaat dus niet meer. Waren wij machtiger, dan ware de zaak van een ander standpunt te bezien, maar nu moeten wij het aan den Helder, wat de havenverdediging betreft, op het fort aan de Harssens laten aankomen. Dit kunnen wij trouwens doen zonder dat nog het zelfverwijt van lichtvaardig te zijn geweest door ons behoeft te worden gevreesd. Immers alle beweringen nopens de zwakheid van dit fort zijn tot nog toe gelogenstraft, eerst door de proeven te Buckau, die aantoonden dat niet minder dan vier normale treffers uit een kanon van 30.5 cM. onmiddellijk bij elkander, op een plaat noodig zijn om die te vernielen en vervolgens door de proeven te Bucharest en nu onlangs te Spezzia, die de verdiensten van het Gruson-metaal schitterend hebben bevestigd. Bezorgdheid dat de pantsers onvoldoende zouden wezen, behoeft dus niet te bestaan. Buitendien heeft men in deze rekening te houden met de slechte trefkans van uit een schip in zee, dat onder den invloed verkeert van wind en zee-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

stroomen; met de moeilijkheid voor een stilliggend schip om zich in te schieten d. w. z. door schoten den afstand te bepalen, die nog veel grooter is voor een schip dat in vaart is; met het kleine trefdoel dat de pantserkoepels van een fort opleveren, waarbij dan nog komt dat die koepels aanhoudend in draaiende beweging zijn, waardoor de kansen om steeds een zelfde punt te raken zoozeer worden bemoeilijkt! Is het al op zichzelf gevaarlijk voor eene Zeemacht om vaste sterkten aan te tasten, hoe veel te meer moet dit het geval wezen waar het een fort geldt als dit!

Men bedenke toch dat de haven van het Nieuwe Diep niet het *eenig* belangrijk strategisch punt is dat verdedigd moet worden. Er zijn er meer die ook hunne eischen hebben en daaronder zijn er onderscheidene die, ofschoon in belangrijkheid voor het zooeven genoemde niet onderdoende, meer achterstaan in verdedigingsvermogen dan wel gewenscht ware, al rekent men ook voor de havenverdediging te Nieuwe Diep uitsluitend op het fort aan de Harssens, zonder meer.

Wanneer men er toe mocht overgaan te breken met het stelsel om de Marine voor de landsverdediging op diep water te doen strijden en wanneer men, in overeenstemming hiermede, van een zeegevecht in de Heldersche zeegaten mocht afzien, wat zal dan de vijand kunnen doen? Hetzelfde immers waartoe hij bij machte zou zijn geweest, na onze scheepsmacht in de Heldersche zeegaten te hebben verslagen, namelijk: met zijn weinig diepgaande vaartuigen doordringen op de Zuiderzee. Hiertoe is het evenwel niet noodig den weg te kiezen langs den Helder, daar hij tot het bereiken van die zee evengoed kan gebruik maken van de door geen forten of batterijen versperde Vliegaten.

Daargelaten dus dat de beoogde afsluiting van de Zuiderzee, zelfs bij een tegenhouden van den aanvaller in de positie Helder, problematiek blijft, ontstaat, door de Marine van de verdediging der stelling los te maken, de gelegenheid het voor die stelling thans nog bestemd drijvend materiëel, deels voor de verdediging van

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

eigenschap meer aanspraak kunnen maken, maar in tegendeel zeer blootgesteld liggen aan een bombardement, dat ook al weder, tengevolge van de invoering van het getrokken geschut, op grooter afstand dan voorheen kan worden ondernomen.

Wanneer dan ook ooit een Nederlandsch eskader zich mocht laten verleiden tot een gevecht in de nabijheid der Heldersche zeegaten, dan zou het, bij een gedwongen terugtocht, er zeker niet op mogen rekenen de geleden schade te kunnen herstellen op de Rijkswerf aan het Nieuwe Diep, evenmin als men bij een gevecht in het Goereesche gat er op zou mogen rekenen dit te kunnen doen te Hellevoetsluis.

Die werven zijn dus *doelloos* geworden voor oorlogsgebruik en passen niet meer bij onze tegenwoordige Zeemacht. Men beroept zich, om het nut van hun behoud te staven, wel eens op het buitenland en voert dan aan dat men ook dáár de Rijkswerven niet missen kan, gelijk o. a. hieruit zou blijken dat Duitschland ze nog kortelings geleden in zijn oorlogshavens heeft opgericht. Doch dit beroep is ten onrechte. Een Marine, die uit aan zee gelegen versterkte oorlogshavens af en toe *zee moet kiezen* en in die havens haar operatie-basis heeft, zulk eene Marine heeft in die oorlogshavens „militaire werkplaatsen" noodig. Hetzij dat zij genoodzaakt worde op die haven terug te trekken of niet, ten allen tijde moet zij daarin de vereischte herstellingen kunnen ondergaan. Opdat hiertoe volkomen zekerheid zou wezen en men ook zelfs dan wanneer die oorlogshaven met een aanval bedreigd of beschoten wordt, geen gemis aan geoefend werkpersoneel zou hebben te vreezen, behoeft men in zulk een havenplaats, die dan ook door gedetacheerde zee- of kustforten versterkt moet zijn, eene op *militairen voet* georganiseerde Rijkswerf.

Voor onze Marine ligt de operatie-basis echter niet aan zee, maar in meer teruggetrokken punten, n.l. te Amsterdam en te Rotterdam, punten die volkomen veilig liggen en waar men, dank zij de dáár gevestigde particuliere industrie, niet behoeft te duchten in geval van nood geen werkvolk te kunnen bekomen, reden waarom aldaar aan Staats-werkplaatsen geen behoefte is.

Waren Helder en Hellevoetsluis door vooruitgeschoven zee-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

forten beschermd, operatiepunten; ware b. v. Helder de stelling met forten op de Laanbank, de Hors en den Zuidwal geworden, die de Commissie voor de kustverdediging zich in 1864 droomde, ja dan zou op die punten een Rijksreparatiewerf, met op *militairen* voet georganiseerd werkpersoneel, te verantwoorden zijn geweest. Nu echter niet. Van een militair werkpersoneel is bovendien geen sprake; dat personeel blijft of gaat heen, eischt in geval van nood hoog loon of is weerspannig, naardat het verkiest; het staat niet onder militaire tucht.

Dit is weder een groot gebrek aan onze Rijkswerven eigen. Want dat geheele werklieden-personeel geeft aan de verdediging hoegenaamd geen kracht. Bestond daarentegen het personeel, dat voor conservatie en bewaking moet dienen, uit de schepelingen, konstabels, machinisten enz. der vloot die, ofschoon nog niet rijp voor pensioen, voor de diensten ter zee minder geschikt zijn geworden, dan had men voor die lieden een hun passenden werkkring, behoefde hen niet dadelijk met pensioen weg te zenden en behield tevens een soort van reserve voor oorlogstijd welke, nadat het materieel in dienst was gesteld, zoowel op marinevaartuigen voor binnenlandsche verdediging, als op uitleggers dienende ter verdediging van accessen en inundatiën, goede diensten zou kunnen bewijzen. De aldus meer verzekerde toekomst voor den oudzeeman zou gewis ook niet nalaten gunstig te werken op den lust tot dienstneming bij de Zeemacht en het gehalte van het personeel der vloot.

Neemt men nu in aanmerking dat bij de jongste verdediging van het behoud der Rijkswerven [1]) vooral het zwaartepunt werd gelegd in de bewering dat alleen reeds voor de conservatie van het materieel, de bestaande werven dagelijks 107 machinisten en vuurstokers en 1000 mindere geëmploijeerden en werklieden vorderen, dan beteekent dit in onze oogen niet meer of minder dan dat het Dep. van Marine *bezwaard* is met de kosten van onderhoud van *ruim* 1000 NON VALEURS *voor oorlogsdiensten*, een

[1]) Nota door den Minister van Marine, op 15 Maart 1886, toegezonden aan den Voorzitter der 1ste Kamer, naar aanleiding der motie over de Rijkswerven, voorgesteld door den Heer STORK.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

uitgaaf veel te groot, in verhouding tot het bepaaldelijk voor *militaire* doeleinden jaarlijks op het budget voor Marine toegestane bedrag.

Wij herhalen hier dus nogmaals wat wij reeds vroeger in de „Militaire Spectator" uiteenzetten [1]) dat de Rijkswerven, met overlating van alle herstellingen en allen nieuwen aanbouw voor de vloot aan particulieren, hoe eer hoe beter moeten plaats maken voor twee *marine-arsenalen*, t. w. één te Amsterdam benoorden het IJ en één aan de Maas bij Rotterdam, wier oprichting men vrij zeker zal kunnen bekostigen uit den verkoop der bestaande werven en waardoor men ten slotte *een millioen per jaar bespaart, zonder dat de Marine ook maar één stap achteruitgaat.*

Waarlijk, waar zooveel aan de vloot zelve ontbreekt behoeft men, ten koste van schatten, er geen Rijkswerven op na te houden — uitsluitend uit: *traditie!*

Een ander niet minder beteekenend nadeel der Rijkswerven is gelegen in den invloed dien zij op de samenstelling der Zeemacht uitoefenen.

Wij hopen aan te toonen dat de Marine — althans naar onze zienswijze — op 't oogenblik aan niets zoozeer behoefte heeft dan aan versterking met zeewaardige torpedobooten, gelijk volkomen terecht bij de jongste Marine-begrooting erkend is. Zoolang dus aan die behoefte niet op vooreerst voldoende wijze zal zijn voldaan, zal men geen anderen aanbouw van eenigen omvang dienen te ondernemen.

Niettemin laat zich de mogelijkheid veronderstellen dat, door slechts torpedobooten te laten maken en wel voornamelijk bij particulieren, die hiertoe alleszins in staat zijn, de Rijkswerven niet genoegzaam aan den gang zouden zijn te houden. Hiervan zou het gevolg kunnen wezen dat weldra een vrij belangrijk deel van het werfpersoneel werkeloos, en een goed deel der werkplaatsen renteloos zou komen te staan, wanneer aan dit euvel en de daardoor nu meer dan ooit drukkende „algemeene onkosten" niet

[1]) Zie de artikels over het Rapport der Commissie tot reorganisatie van 's Rijkswerven, ook afzonderlijk uitgegeven te Breda, bij Broese en Co. 1885.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

werd tegemoet gekomen, door een groot stuk werks te ondernemen, b. v. een groot schip op stapel te zetten, ook al bestond daaraan geen directe behoefte.

Tot zulk een loop van zaken zou men kunnen geraken door den drang der omstandigheden, als de werven niet genoeg werk hadden. Maar dan zou men ook de vreemde vertooning aanschouwen dat de werven niet bouwden *ten behoeve der Marine*, maar dat de Marine zich zekeren aanbouw zou moeten *getroosten* ten behoeve van de werven!

En men zegge niet, zoo iets is ondenkbaar, men vrage veeleer: is het nooit voorgekomen?

In de voorafgaande bladzijden hebben wij gezocht naar den eenvoudigsten vorm, waarin de Marine hare taak bij de landsverdediging zal kunnen vervullen, en wij hebben dit gedaan, geleid door de gedachte dat het even verkeerd is te streven naar het onbereikbare, als half werk te doen.

Door af te zien van den strijd op diep water kan, met gebruikmaking van het bestaande materiëel, de verdediging van het hart des lands *goed* zijn.

Door af te zien van de Rijkswerven en daarvoor in plaats te stellen Marine-arsenalen, kan de mobilisatie worden gebaat, het materiëel veiliger tegen bombardement worden opgelegd en zóóveel op de uitgaven worden bespaard dat er meer schepen in dienst kunnen worden gehouden.

Beide zaken, onderling in nauw verband, beheerschen in hooge mate de kracht der Marine voor de landsverdediging.

Doch de organisatie der Zeemacht voor den dienst hier te lande is zóózeer afhankelijk van die in Indië, dat men de eene niet behoort te beschouwen zonder gelijktijdig ook de andere te overzien.

Wenden wij dus den blik naar het Zuid-Oosten van Azië, naar onze Oost-Indische bezittingen.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

II. DE MARINE IN INDIË.

I. De strijd tegen den inlander.

Een uitgebreide werkkring ligt voor de Marine in onze Koloniën. Men vergelijkt haar wel eens met die van andere Staten, maar welk land is er, zóó klein als Nederland dat te voorzien heeft in de behoeften van zóó omvangrijke ver afgelegene bezittingen. Onze positie daar ginds is eene eigenaardige, gansch exceptioneel moeilijke. Onze taak in die gewesten is zóó veelomvattend en onze krachten zijn zóó beperkt, dat er niets mag worden opgeofferd aan het niet strikt noodzakelijke.

De verdeeling van arbeid moet daarom zoo volkomen mogelijk zijn. Is zij dat niet, dan gaan materieele en personeele krachten verloren, zonder daaraan geëvenredigd nut; dan krijgt men halfheid op elk gebied en is men ten slotte voor niets berekend.

Er blijft dus niet anders over dan te schiften, door het niet volstrekt noodige op te offeren aan het onmisbare. De quaestie komt er dus op neer te weten: wat door „het onmisbare" is te verstaan. Het argument: dat het, op de bestaande wijze, goed gaat — mag hierbij niet in rekening worden gebracht. In sommige opzichten kan wel te veel gedaan worden, terwijl in andere, wanneer de behoefte zich openbaarde, zou kunnen blijken veel te weinig te zijn geschied. Ook moet buiten beschouwing blijven, wie, leger of vloot, Militaire- of Gouvernementsmarine, oorlogsbodems of particuliere stoomschepen, de taak vervullen, mits die slechts voldoende vervuld worde. Want waar men staat voor het totaal *onvoldoende*, mag vooreerst slechts naar het *voldoende* worden gestreefd. Traditie moet ook weder in deze geheel op zijde worden gezet.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Het zal wel geen tegenspraak lijden, wanneer wij vooropzetten dat vóór alles het gezag moet worden gehandhaafd tegenover de inlandsche bevolking.

Aanhoudend is hiertoe de hulp, de steun van de gewapende macht noodig, nu eens meer dan eens minder. Immers wij zijn daar ginds de overheerschers en ons gezag berust hoofdzakelijk op de kracht onzer wapenen.

Het voornaamste middel tot handhaving van dat gezag is HET LEGER; de Zeemacht is hiertoe slechts in de *tweede* plaats geschikt. Want zoodra de tegenstand eenigszins ernstig is, heeft men soldaten noodig en kan men niet met oorlogsschepen volstaan. De Marine gaf in de oorlogen tegen den inlander nooit den doorslag, wel het leger. Het leger is dus in alle opzichten nummer één. Dit mag niet worden vergeten, zal er eene gepaste verhouding bestaan, wat het verbruik van personeele en van financieele krachten betreft, tusschen het Indisch leger en de voor den dienst tegen den inlander bestemde vloot.

Dat die verhouding thans goed zou wezen, zouden wij evenmin gaarne onderschrijven als dat de tegenwoordige organisatie de meest doeltreffende zou zijn. Zooveel is toch zeker en wordt ook vrij algemeen erkend, dat bij de tegenwoordige samenstelling der Zeemacht in Indië, schepen als strijders tegen een Westerschen vijand moeten dienen, die geen strijders zijn, alsook dat tegenover den inlander, dikwerf voor ondergeschikte doeleinden, schepen worden gebezigd, die door hun bewapening en bemanning veel krachtiger zijn dan voor die bestemming wordt vereischt. In beide opzichten gaan dus nutteloos krachten te loor en dat wel op een tijdstip dat het, wegens gemis aan personeel, niet mogelijk is in de maritieme verdediging van het moederland te voorzien en terwijl het vast staat dat het Indisch leger te zwak is!

Er moet dus worden hervormd, als 't kan tevens worden vereenvoudigd en bezuinigd. Doch hoe?

Wij hebben in Indië drieërlei soort van Marine, te weten: HET AUXILIAIR ESKADER bestemd tot handhaving van het Rijksgezag in de Kolonie en tot hare verdediging tegen een bui-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tenlandschen vijand; dit eskader bestaat gewoonlijk uit een 3 of 4 tal schepen van groot charter, gebouwd en (met uitzondering van steenkolen en machinekamer-behoeften, die van wege het Departement van Koloniën worden verstrekt) in dienst gehouden op kosten van het Nederlandsch Departement van Marine;

DE INDISCHE MILITAIRE MARINE, die stationsgewijze is ingedeeld en meer bepaald bestemd is voor militaire diensten tegenover den inlander; zij bestaat, behalve de wachtschepen en de opnemingsvaartuigen, uit een 24 tal schroef- en raderstoomschepen van klein charter, aangebouwd en in dienst gehouden op kosten van het Departement van Koloniën, doch waarvan de Europeesche bemanning ressorteert onder het Departement van Marine in Nederland, en

DE GOUVERNEMENTSMARINE die, mede stationsgewijze ingedeeld, uitsluitend ter beschikking van de hoofden van gewestelijk bestuur is, een geheel burgerlijk karakter draagt, behalve 9 zee- en 6 rivierstoomers, ook bebakenings-, kruis- en adviesvaartuigen telt, geheel wordt bekostigd door het Departement van Koloniën en — uitgenomen de gezagvoerders, stuurlieden en machinisten der stoomvaartuigen, die Europeanen zijn — geheel bemand is met inlandsch personeel. Voor wat deze soort Marine betreft, zullen wij echter slechts acht slaan op de zee- en rivierstoomvaartuigen en de uitsluitend met inlandsch personeel bemande „gewapende booten" buiten beschouwing laten.

Het Auxiliair eskader is noodzakelijk. Men kan het niet missen, zal niet een der voornaamste banden tusschen de Oost-Indische Koloniën met het moederland worden verbroken en wil men de bezittingen niet *à la merci* doen zijn van elke Mogendheid, die ons daar ginds met een paar oorlogschepen de wet zou willen voorschrijven.

Op het personeel, hetwelk doorgaans voor dit eskader wordt bestemd, is — zooals later zal blijken — geen bezuiniging mogelijk.

Evenmin is besparing van Marinepersoneel verkrijgbaar door de Gouvernementsmarine in te krimpen want, vermits deze niet anders dan *civiel* Europeesch personeel heeft (en dan ook geheel

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

ten onrechte den naam van „Marine“ draagt) kan door haar te beperken, de oorlogsvloot niet worden gebaat.

Er valt dus, wanneer er om tot eene degelijke organisatie te komen moet worden ingekrompen, niet anders te bezuinigen dan op de *Indische Militaire Marine.*

Dat hierop bezuiniging mogelijk, ja zelfs noodzakelijk, zou zijn, is trouwens reeds meermalen beweerd. Als een zeer merkwaardig geschrift over dit onderwerp, mogen wij niet nalaten hier in herinnering te brengen de brochure van den toenmaligen Luitenant ter Zee H. D. Guijot „Beschouwingen over de zeemacht in Nederlandsch Indië“ (Nieuwe Diep L. A. Laurey 1875), die daarin voorstelde den stationsdienst geheel aan de Gouvernementsmarine over te laten en er op wees hoe het veel meer huishoudelijke diensten dan wel oorlogsdiensten zijn, waartoe die Marine in de verschillende stations wordt gebezigd.

Dit geschrift van den Heer Guijot heeft wel eene wederlegging uitgelokt van de zijde van den Luitenant ter Zee G. C. C. Thierens, in eene brochure van denzelfden titel als de bovengenoemde (mede bij Laurey uitgegeven in 1875), doch naar het ons voorkomt is aan het betoog des Heeren Guijot daarmêe weinig te niet gedaan.

Transportdiensten, het overbrengen van ambtenaren, gebezigd te worden door de hoofden van gewestelijk bestuur om kustlanden te inspecteeren, assistentie te verleenen aan koopvaardijschepen, schipbreukelingen op te zoeken, het leggen en nazien van boeien enz., alle verrichtingen die zooals ook de Heer Thierens zegt, op de stations aanhoudend voorkomen — dat alle zijn diensten die voorzeker elk op zich zelf zeer nuttig zijn en die ongetwijfeld ook moeten worden verricht, maar waartoe men geen *oorlogsschepen* behoeft. Zulke zaken kan een Marine er bij waarnemen, die personeel en schepen overcompleet heeft en in alle *militaire* diensten ruimschoots kan voorzien, maar mag zich geen Marine veroorloven als de onze, die ten gevolge van al hetgeen in den Indischen archipel van haar beperkt personeel wordt geeischt, hare bodems bestemd tot verdediging van het moederland, bij een oorlog voor een deel onbemand zal moeten laten.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Doch — aannemende dat beperking van den stationsdienst mogelijk is — tot hoever zou de inkrimping der Indische Mil. Marine dan wel mogen gaan? De gevoelens toch der verschillende autoriteiten, die dit onderwerp behandelden, loopen daaromtrent uiteen.

De Heer DE GROOT b. v. kwam in eene zeer uitgewerkte en zaakrijke voordracht in de Marine-vereeniging tot het besluit dat, met inbegrip van Noord-Sumatra, 12 schepen voor haar voldoende waren, terwijl de Kapitein ter Zee DYSERINCK bij zijne voordracht in Burgerplicht te kennen gaf dat, naar zijne meening, mettertijd het tegenwoordige aantal van 19 gestationeerde vaartuigen dier Marine, die voor Atjeh daaronder begrepen, tot 11 zou zijn te verminderen.

De Heer DE GROOT grondt zijn oordeel vooral op het betoog van den Oud-Minister van Koloniën DE WAAL, die in zijn bekend werk „Onze Oostindische Financiën", naar aanleiding van een historisch overzicht, de meening uitspreekt dat men, van 1825-1878, dat is dus gedurende een tijdvak van meer dan 50 jaar, buiten en behalve die gevorderd voor Atjeh, voor alle oorlogsdiensten had kunnen volstaan *met 7 gestationeerde oorlogsschepen.*

Wanneer een zóó bevoegde autoriteit, als die Oud-Minister, een dergelijk oordeel ter neder schrijft, dan is dit gewis een uitspraak waarmêe rekening moet worden gehouden en diens oordeel wint in beteekenis, als men het derwijze ziet beamen door deskundigen als de zooeven aangehaalde meeningen aantoonen.

Doch wanneer men — zooals wij voor het oogenblik meenen te moeten doen — aanneemt dat de Heer DE WAAL in de mogelijke beperking der Indische Mil. Marine juist zag, dan zouden er, op zijn betoog doorgaande, thans ook vrij zeker *minder* dan 7 gestationeerde schepen worden vereischt omdat, sedert het tijdvak waarvan de Heer DE WAAL is uitgegaan, de veiligheid in den archipel, door de nagenoeg volledige uitroeiing van den zeeroof, zeer is toegenomen; door de algemeene invoering van den stoom de kracht der gestationeerde oorlogsbodems meer dan verdubbeld is; onderscheidene plaatsen sedert telegraphisch met elkander zijn verbonden; de invoering van de pakketvaart de

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

gemeenschap met de buitenbezittingen heeft verbeterd en omdat eindelijk — *last not least* — neven de Indische Mil. Marine, sedert een aantal Gouvernements-*stoomvaartuigen* over den archipel is verspreid.

Die mogelijkheid van meerdere beperking — ongetwijfeld van overwegende beteekenis — is echter slechts uit te maken door een nauwgezet onderzoek van hetgeen door de Indische Marine werkelijk is verricht, *na* het tijdvak waarover de beschouwingen des Heeren DE WAAL loopen.

Immers opinies, dikwerf slechts uit enkele indrukken ontstaan, hebben niet dan een zeer betrekkelijke waarde, daargelaten hoe zij veelal uiteenloopen. Er is daarom o. i. geen andere logische oplossing van het vraagstuk mogelijk, dan te trachten de waarheid te benaderen door haar met zorg uit de feiten zelve op te sporen. Voor het relaas der feiten moet daartoe het meest volledige, het minst onder persoonlijke indrukken samengestelde ten grondslag worden genomen. Wel blijft dan nog de qualificatie der feiten over, maar wanneer men niet willens en wetens der waarheid geweld aandoet, zal men in hun waardeering niet ver kunnen mistasten. Trouwens, al tast men in een enkel geval mis, dan nog zal, wanneer het relaas over een groot aantal, in aard en soort vrij wel gelijke feiten loopt, dit op de uit die feiten te trekken conclusiën geen invloed van beteekenis kunnen uitoefenen. Strooken die conclusiën dan ten overvloede nog met die, waartoe bevoegde beoordeelaars, op grond van hun persoonlijke ervaring, zijn gekomen, dan voorzeker mag men aannemen in de gemaakte gevolgtrekkingen, althans voor normale omstandigheden, der waarheid zeer nabij te zijn gekomen. De waarborgen tegen mistasting zijn dan in ieder geval tot het bereikbaar maximum gebracht.

Wij hebben daarom, zoo goed mogelijk, een onderzoek als het zooeven bedoelde ingesteld en bieden den lezer, in het als Bijlage hierachter gevoegd OVERZICHT, de uitkomsten er van aan. Het loopt over de 10 jaren 1875—1885, want ofschoon de Heer DE WAAL met zijn onderzoek gaat tot 1878, hebben wij niettemin gemeend tot 1875 terug te moeten gaan ten einde

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

een tienjarig overzicht te krijgen, geheel naar één en denzelfden maatstaf vervaardigd, want met minder dan tien jaren mocht, naar 't ons voorkwam, niet worden volstaan.

Het OVERZICHT is getrokken uit de „Koloniale Verslagen." Onpartijdiger, zuiverder bron dan de Verslagen der Regeering zelve, ware er voorzeker niet te vinden.

Er heeft echter, blijkens die Verslagen, zooveel vermenging van diensten tusschen de Gouvernements- en de Indische Mil. Marine plaats, dat de handelingen van laatstgenoemde niet buiten verband met die der eerstgenoemde mogen worden beschouwd.

Vandaar dat de handelingen van beide Marines in het OVERZICHT zijn vermeld en daaraan door ons twee Tabellen A en B zijn toegevoegd, aanduidende de wijze waarop van elk dezer soorten van Marine, gedurende die tien jaren, de bodems over de verschillende stations waren verdeeld, hoe hun toestand was enz. De daarop volgende Tabel C, getrokken uit het OVERZICHT, doet zien *welke* diensten in datzelfde tijdvak door die bodems zijn verricht, terwijl eindelijk ter vergelijking, Tabel D de organisatie van den stationsdienst der Indische Mil. Marine aangeeft, zooals die laatstelijk was aangenomen bij Regeeringsbesluit van 1875.

De diensten op Atjeh en de Java-kusten zijn in het OVERZICHT buiten beschouwing gelaten. Die van Atjeh, als zijnde van geheel plaatselijken aard en betrekking hebbende op een omvangrijken oorlog, en die op de Java-kusten, als betreffende meer bepaald maatregelen tegen veepest, opnemingen en dgl. die in geen direct verband staan met den stationsdienst of met de handhaving van ons gezag.

Vergelijkt men nu Tabel C met de Tabellen A en B, dan ontwaart men dat in de beide laatstgenoemden telkens schepen voorkomen, die in Tabel C. niet worden vermeld. Dit zijn de schepen die de zgd. *huishoudelijke diensten* hebben verricht, die wij vroeger omschreven, diensten die, naar wij meenden, voor wat de Mil. Marine betreft, bij haar niet tehuis behoorden. Ware op andere wijze in die diensten te voorzien geweest, dan hadden die schepen kunnen worden gemist.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dit laatste zou ook het geval geweest zijn met de oorlogsbodems die gebezigd zijn tot het overbrengen van hoofden van gewestelijk bestuur, tot het houden van inspectiën en dgl., zoo ook met die oorlogsschepen, die gediend hebben tot het overbrengen van troepen, d. w. z. *transportdienst*, en die welke zijn gebezigd tot het slepen van sloepen, of andere met troepen enz. geladen vaartuigen, d. w. z. tot *sleepdienst*.

Aangezien al wat maar gemist zou kunnen worden, in aanmerking moet worden genomen om zoo mogelijk eindelijk het onmisbare te verkrijgen, mag niets van dien aard aan de aandacht ontgaan.

Daarom is het dan ook der moeite waard uit het Overzicht en de Tabel C. kennis te nemen van de diensten die de Marine tot bestrijding van de zeeroovers heeft verricht.

Men komt dan tot de ervaring dat eigenlijk gezegde „bestrijding" maar zeer zelden voorkwam; dat derhalve de invloed dien de Marine op de verdwijning der zeeroovers zal hebben uitgeoefend hoofdzakelijk die van schrik aanjagen en ontzag inboezemen zal geweest zijn, en dat voor wat het vermeesteren der zeeroovers betreft, nog de beste resultaten worden verkregen met eene zgd. „hongi" of prauwenvloot, gesteund door een van onze schepen. Behalve in de Luciabaai, schijnt dan ook stationeering van een oorlogsschip tot beveiliging tegen zeeroovers voortaan overbodig. Ja, het is zelfs niet onwaarschijnlijk dat, evenals zulks tegenwoordig in den Timor-archipel het geval is, ook eerlang in de Luciabaai met de aanwezigheid van een Gouvernementsstoomer zal kunnen worden volstaan, des noods voorzien van een gewapend detachement aan boord.

Rekening houdende met de diensten waartoe, blijkens het Overzicht, zulk een stoomer wel te Borneo en in de Molukken werd gebruikt, mag men veilig aannemen dat voor alle *politie*-diensten te water — en daaronder zal naar wij hopen weldra ook de dienst in de Luciabaai te rangschikken zijn — zulk een stoomschip alleszins voldoende is.

Stationeering van een of meer oorlogsbodems op de rivieren van Borneo komt — het daarop af en toe voorgevallene in aan-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

merking nemende — almede niet volstrekt noodzakelijk voor. De dienst op die rivieren moet trouwens, gelijk zich gereedelijk laat verklaren, behooren tot de meest demoraliseerende, de meest ongeschiktheid en zee-lamlendigheid in de hand werkende diensten binnen den archipel.

Vroeger toen vóór en tijdens den Bandjermasinschen oorlog langs de oevers der rivieren en in de kreeken van Borneo, vrij krachtige verschansingen (zooals Tabanio) en uit zwaar hout vervaardigde drijvende blokhuizen (Kotta marras) aanwezig waren, kon men er de Marine op de rivieren niet missen. Toen was het zwaar geschut van de *Celebes* noodig om die verdedigingsmiddelen te vernielen. Thans evenwel, nu die streek geheel en al, direct of indirect, onder Nederlandsch bestuur is, bestaan die werken niet meer en *kunnen* zij er ook niet meer ongemerkt worden gemaakt, tenzij wij ze er willen laten maken en *afwerken*. Nu wordt niet anders vereischt dan waakzaamheid: politietoezicht, dat door de Gouvernementsmarine kan worden uitgeoefend. De Mil. Marine kan er verschijnen wanneer zij er noodig is. De reservestoomers, waarover nader, verschaffen hiertoe het materiaal.

Behoudens een enkelen oorlogsbodem in de Luciabaai en een paar bodems in de Molukken, schijnt dan ook — de oorlogsdiensten, saamgevat in Tabel C, in aanmerking nemende — elke verdere stationeering overbodig. De mogelijkheid van met de beperking thans nog verder te gaan dan, op grond der tot 1878 opgedane ervaring, door den Oud-Minister DE WAAL werd aangenomen, wordt dus bevestigd. Zelfs zou strikt genomen eigenlijk gezegde stationeering ook in de Molukken kunnen worden ontbeerd, ware het niet dat, behalve om later te vermelden redenen, welke de aanwezigheid van een paar oorlogsschepen aldaar noodig maken, die schepen daar zeer nuttig zijn om desgevorderd onze souvereiniteitsrechten te doen eerbiedigen door oorlogsbodems van vreemde natiën.

De vele inbezitnemingen toch, welke in de laatste jaren in de nabuurschap van de Molukken hebben plaats gehad, moeten er toe nopen hier de vereischte maatregelen van voorzichtigheid niet te veronachtzamen.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Aangaande de oorlogshandelingen nog het volgende:

In de Tabel A is, wanneer in een jaar door een oorlogsbodem oorlogshandelingen zijn verricht, steeds de naam van dien bodem onderstreept. Uit staat C en het OVERZICHT blijkt voorts dat die oorlogshandelingen veelal hebben bestaan in het bombardeeren van kampongs, iets hetgeen ongetwijfeld ook en zelfs nog veel krachtiger door schepen van een rondreizend smaldeel kan geschieden. Doch in veel gevallen zal de verschijning van een zoodanig smaldeel genoegzaam zijn om de weerspannigen het hoofd in de schoot te doen leggen en zou de tuchtiging zelve dus kunnen vervallen.

Want wat is hetgeen vooral uit de Verslagen duidelijk uitkomt? Immers dit: *dat niets zoozeer strekt om ontzag te wekken en ons gezag te bevestigen, dan de vertooning van de vlag door schepen van groot charter.*

Tegenover de vele resultaten van twijfelachtige waarde staat dit resultaat als een dat positief is, dat niet valt te betwisten.

Het door de Regeering beaamd overwegend belang van het vlagvertoon door schepen van groot charter, drukt het zegel op het reeds in 1858 ter neer geschrevene door den toenmaligen Kapitein Luitenant ter Zee M. H. JANSEN, in zijn schoone brochure „Proeve van eene stelselmatige dienstregeling der Marine in Nederlandsch Indië" (te Dordrecht bij P. K. Braat, 1858) die in dusdanig vlagvertoon het middel zag om oorlogen te voorkomen. Men leze slechts het volgende wat de Heer JANSEN schreef.

„Maar niet alleen dat een scheepsmacht noodig is voor de waardigheid van Nederlandsch Indië..... maar ook voor de Regeering van de eilanden-groep zelve is het thans noodzakelijk om door een scheepsmacht ontzag in te boezemen, ten einde met al het overwicht van dit ontzag de rust in den archipel te handhaven en aan de Indische volken den zegen der Nederlandsche Souvereiniteit te doen ondervinden.

Dat ontzag zal dáár zijn, als de volkeren in den archipel *weten* dat de straf het verzet op de hielen volgt, en *zien* dat het Gouvernement ruimschoots de middelen bezit om die op te leggen.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Door de vereenigde scheepsmacht op de kust van die gewesten te doen verschijnen, alwaar eenige spanning of onrust mocht ontstaan, zal daardoor klem gegeven worden aan de eischen van het hoofd van het bestuur, waaronder zoodanig gewest ressorteert en waarschijnlijk zal men zoodoende, zonder geweld te gebruiken, het geschokt vertrouwen herstellen en aan de eischen zien voldoen.

Hoe minder er van de wapenen gebruik gemaakt wordt om de Indische volkeren tot ontwikkeling te brengen, hoe beter. Door de wapenen wordt de ontwikkeling gestuit en in den kindschen toestand der Indische maatschappij wordt haar vaak door het geweld der wapenen, wanneer die maatschappij na de bestraffing weder aan zich zelve wordt overgelaten, in weinige dagen een slag toegebracht, waarvan zij eerst na verloop van jaren herstelt.[1]) Dit kwaad kan op geene andere wijze voorkomen worden, dan *door het aanwezen eener voldoende vereenigde scheepsmacht van dat soort van groote schepen, die ook in tijd van oorlog op Java gevorderd worden.*[2]) Zoodanige scheepsmacht zal ontzag inboezemen en daardoor elke spanning, elke onrust in hare geboorte stuiten. Zoodoende zullen de groote schepen, welke in tijd van oorlog noodig zijn, ook in tijd van vrede een heilzamen werkkring hebben en niet eene onnoodige luxe zijn, zooals wel eens beweerd is."

„Doch zij die dat beweerden" — zoo vervolgt de Heer Jansen — „hadden slechts de behoefte van den Indischen dienst in tijd van vrede op het oog en meenden met stoomschepen en troepen in dien dienst te kunnen voorzien."

„Die groote schepen" zeiden zij „doen geen dienst in Indië, want de gelegenheid om van hun zwaar geschut en groote batterijen gebruik te maken komt zelden voor.

Het is te wenschen dat die gelegenheid zich in Indië nimmer voordoet en om dit zoolang mogelijk te voorkomen behoort men te doen zien dat men sterk is, om niet genoodzaakt te worden

[1]) Vergelijk ook A. Pruijs van der Hoeven: „Mijne ervaring van Atjeh". 's Gravenhage. Gebr. Belinfante 1886, pag. 62.

[2]) Wij cursiveeren.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

het te doen gevoelen. *Thans ziet men dit nooit en de kleine vaartuigen, die tegenwoordig geïsoleerd op de kusten der eilanden gestationeerd zijn, geven zelfs aanleiding om ons klein te achten* [1]). De eilanders worden daardoor tot verzet aangespoord en leeren eerst dan dat wij sterker zijn dan zij gedacht hadden, wanneer er een of meer kostbare expeditiën tegen hen gemaakt zijn. — Volgens onze zienswijze zouden dergelijke expeditiën dan alleen moeten plaats hebben, wanneer zij de inlijving van het te beoorlogen gewest tengevolge moeten hebben."

Bijna dertig jaren zijn er verloopen sedert de Heer JANSEN dit ter neder schreef en de waarheid van elk dezer regelen, van het begin tot het einde, kan men in ons OVERZICHT en in de geschiedenis der Kolonie bevestigd vinden.

Toen in Indië het telegram aankwam: „zendt krachtige Zeemacht naar Atjeh" was dergelijke Zeemacht, waardoor de Atjehkrijg, dien wij nu al zooveel jaren torsen, zoo al niet had kunnen worden voorkomen, dan toch waarschijnlijk eerst na langere voorbereiding had behoeven te worden ondernomen, *niet* aanwezig.

Met den bouw der stoomschepen 1e kl. van het Atjeh-type is wel is waar later een weg ingeslagen, meer in overeenstemming met de wenschen van den genoemden schrijver, doch slechts gedeeltelijk. Want door die schepen in Indië dienst te laten doen, erlangt men dáár wel schepen die den inlander ontzag in zullen boezemen, maar bezit men er daarom nog geen, welke diezelfde uitwerking zullen hebben op een mogelijken Westerschen indringer. Want hiertoe missen die schepen de noodige kracht. Met een goed ingericht pantserschip kunnen zij zich althans niet meten. Door ze te bemannen bekomt men dus slechts een resultaat tegenover den inlander, men bereikt er dus slechts *de helft* mede van 't geen men bereiken moest. Op den duur is zulk een resultaat onvoldoende. Het personeel is toch waarlijk te beperkt en te kostbaar om het aan *halve* maatregelen op te offeren.

Onze meening is dan ook, dat voor handhaving en bevestiging

[1]) Wij cursiveeren.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

het ondergaan van herstellingen (zie b. v. Tabel A), maar men verbeelde zich ook niet dat het stationsschip, als het present is, steeds op de reede ligt ter plaatse waar het gevaar dreigt. Veelal is het kruisende en dan verloopen er dikwerf eenige dagen voor en aleer het is opgespoord. In tal van omstandigheden kan men derhalve bij eenigszins geregelde correspondentie spoediger hulp van uit Soerabaya of Batavia hebben, dan van het stationsschip.

Het Overzicht vermeldt gevallen waarin o. a. op Borneo die hulp, door uitzending van troepen van Java, met merkwaardigen spoed werd verleend. Is trouwens de aangelegenheid, die machtsvertoon eischt, van eenigszins ernstigen aard, dan zal in den regel het stationsschip ook niet voldoende wezen, maar zullen er ook troepen noodig zijn. Doorgaans toch dempt men geen opstanden met matrozen maar met soldaten.

Wel zal men dus de diensten van het stationsschip moeten missen, voor zoover die bestonden in het ontzag, hetwelk de bekende nabijheid van dat vaartuig met zijn batterij en bemanning kon inboezemen, maar hiertegenover ontstaat de mogelijkheid om met een eskader, bestaande uit schepen van groot charter of met een der schepen van dat eskader, op de kust te verschijnen. Het schijnt ons toe dat men, bij het hoog opzien van den inlander tegen groote schepen, met dien ruil meer vóór dan achteruit gaat.

Wel is waar zal de tijd, die er verloopt tusschen het ontbieden en het verschijnen der schepen, nu in den regel iets langer wezen dan bij algemeene stationeering, d. w. z. verspreiding der bodems over den archipel, maar ook te dien aanzien make men zich geen schrikbeelden:

„*Tot de meeste krijgstochten, waaraan de Marine deel nam*" — zoo schrijft de Heer de Waal in zijn reeds meer genoemd werk — „*werd eerst besloten na gezette overweging en was daarvoor geen gestationeerde scheepsmacht noodig.*" [1])

Toch beseffen wij volkomen dat het wenschelijk zou wezen, wanneer er voor 't gemis van de gestationeerde schepen eenige

[1]) Wij cursiveeren.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

compensatie kon gevonden worden en in ieder geval dat het raadzaam zou zijn wanneer de gelegenheid om berichten in den archipel over te brengen kon worden uitgebreid. Het meest verkieslijke ware gewis indien de door ons gewenschte compensatie tevens ten bate kon strekken van het te zwakke Indische leger.

Laat ons nagaan of dit niet te bereiken is. Er moet dus worden gezocht naar eene oplossing die gelegenheid geeft allereerst om berichten over te brengen; ten tweede om de matrozen die in de Kolonie te veel zijn, te vervangen door soldaten die men er te weinig heeft en eindelijk om die soldaten op elk gewild oogenblik te krijgen ter plaatse, waar men anders over matrozen zou kunnen beschikken.

Eene gelegenheid om berichten over te brengen zal wel te vinden zijn. Behandelen wij dit punt dus in de laatste plaats; in 't ergste geval is het bloot eene geldquaestie. Veel moeilijker is de vraag te beantwoorden: hoe komt men aan soldaten? Het antwoord, op die vraag te geven, beheerscht intusschen al het andere en verdient daarom in de eerste plaats besproken te worden.

Immers, bekend is het dat het aantal Europeanen, dat zich jaarlijks voor den dienst in Nederlandsch Indië laat aanwerven, beperkt is. Men kan dit cijfer niet uitbreiden zonder het getal vreemdelingen in het Indisch leger meer dan gewenscht kan zijn te vermeerderen en zonder elementen in dat leger op te nemen, die men er liever niet in heeft. De troepen alzoo, die zouden moeten dienen om de matrozen der stationsschepen te vervangen, zijn slechts verkrijgbaar door eene andere verdeeling der beschikbare personeele krachten. Die gewijzigde verdeeling is op hare beurt slechts uitvoerbaar, wanneer door haar geen andere meer gewichtige belangen geschaad worden. Men zou dus eigenlijk moeten kunnen beschikken over *disponibele* soldaten.

Welnu, in dat opzicht werken de in ons schema reeds opgenomen beperkingen ons verlangen in de hand. Al geven zij ons niet bepaald „disponibele" soldaten, zij wijzen ons toch soldaten aan die, voor het doel waartoe zij tegenwoordig gebezigd worden, kunnen worden gemist. Wij hebben hierbij het oog op

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

een deel van het Korps Mariniers. Want worden de Rijkswerven in Nederland opgeheven, dan vervalt de noodzakelijkheid om voor hare bewaking een zoo groot personeel Mariniers als thans, dienst te laten doen, terwijl wanneer de Indische Mil. Marine wordt ingekrompen, ook met een kleiner aantal dier soldaten op de schepen in Indië zal kunnen worden volstaan. Om van andere in Indië te treffen maatregelen van vereenvoudiging niet te spreken, ontstaat door de reeds genoemde ongetwijfeld gelegenheid eenige compagniën Mariniers voor een mobiele macht in Indië bijeen te houden. Men verkrijgt dan tevens het voordeel, dat van dit Europeesch element kan worden partij getrokken om, naar de bij het Indisch leger gebruikelijke verhouding, daaraan compagniën van Inlandsche troepen toe te voegen. Geen twijfel of op die wijze is er in Indië zelf een sterk Bataljon Mariniers te vormen, dat steeds mobiel kan wezen, dat tot bezetting van Soerabaya zou kunnen dienen en in ernstige gevallen oogenblikkelijk troepen zou kunnen leveren, om naar die punten waar ontwikkeling van militaire macht wordt vereischt, te worden overgebracht.

Een zoodanig gebruik van het Korps Mariniers strookt volkomen met zijn roeping. Men verwezenlijkt tevens op die wijze, zij het ook op kleine schaal, eenigszins het denkbeeld eener Indische brigade [1]). Hoe zou men troepen kunnen aanwijzen meer dan deze geschikt om aan boord te leven en over zee te gaan? Mocht door opwekkende maatregelen de lust tot dienstneming bij dit schoone korps nog toenemen, wie weet of dan in dergelijke stationeering van een mobiel bataljon in Indië, niet de kiem zou kunnen liggen van meer volkomen verwezenlijking van de mobiele brigade, die voor Indië zoo dikwerf is gewenscht.

Na hiermêe aangetoond te hebben hoe men, in het kader van het door ons aangenomen schema, de benoodigde soldaten zou kunnen verkrijgen, zullen wij thans nagaan op welke wijze die het best naar de verschillende punten van den archipel, waar zij noodig mochten zijn, zouden zijn over te brengen.

---

[1]) Ook de nu gepensioneerde Vice Admiraal VAN REES heeft indertijd in den Tijdspiegel het vormen eener reserve voor Indië uit dat korps voorgestaan.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Het zou ons niet verwonderen als er onder onze lezers waren die, in verband met het voorafgaande, meenden dat het meermalen geopperde denkbeeld om er eenige Marine-transportschepen op na te houden ook door ons voor Indië zou moeten worden voorgestaan. — Doch Tabel C raadplegende, ontwaart men dat de behoefte aan zulke vaartuigen zich veel minder voordoet dan men veelal denkt. Maar ook al ware die behoefte grooter, toch zouden wij 't niet verkieslijk achten dergelijke schepen te bezitten.

Geen op 't eerste gezicht aanlokkender voorstel betreffende die schepen, dan dat door den Heer DE ROO VAN ALDERWERELT ontwikkeld in zijne brochure „Onze zeemacht" (te Schiedam bij H. A. M. Roelants, 1866), die aanbeval hiertoe onze oude ongepantserde stoomschepen te gebruiken. Het is echter slechts aanlokkend in schijn. Want groot zouden de kansen zijn dat, bijaldien zulk een voorstel ooit werd verwezenlijkt, onze Marine met nog een type van een onbruikbaar oorlogsschip nl. „het oorlogsschip, tevens transportschip" werd verrijkt, onder welke rubriek maar al te gemakkelijk slechte oorlogsbodems zouden kunnen worden geschoven. Misschien beleefde men wel repetitiën van de *Java*, zaliger gedachtenis! Maar dit buiten beschouwing latende, zoo zag de Heer DE ROO voorbij dat die oorlogsschepen dan voor transporten zouden moeten worden ingericht; dat zoowel hun inrichting als later hun onderhoud en steenkolenverbruik, gepaard met het telkens in- en buiten- dienststellen, vrij belangrijke sommen zouden vorderen, zoodat het bij slot van rekening dure schepen zouden zijn. Doch erger nog is het bezwaar dat die schepen voor hun tuig, machinekamer, roergang, looden, ankerlichten enz. een groot deel der bemanning van een oorlogsschip zouden behoeven. Daarvoor Marine-personeel te bestemmen ware bij de voor andere doeleinden bestaande behoefte aan personeel nimmer te verantwoorden. Men zou op die wijze de oorlogsvloot uitkleeden ten behoeve van diensten die zij niet geroepen is te verrichten, diensten die men op andere wijze vervuld kan krijgen. Waar zou dan de grens voor de Marine-diensten liggen? Waarom zou men dan aan de Marine ook niet de bediening der zickenschepen opdragen? En waarom zou men ze ook niet bezigen

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

voor het overbrengen van vivres en allerlei behoeften, aan te velde zijnde troepen door particuliere aannemers geleverd? Waar bleven dan de grenzen?

Dit voorbeeld doet duidelijk zien hoe noodig het is dat de Marine voor goed bevrijd blijve van al die diensten welke, al mochten zij zelfs van militaire strekking wezen, niet tot de eigenlijke *oorlogs*diensten behooren. Er zou een lichaam moeten zijn aan hetwelk de vervulling van die diensten en van alle andere, bij welker stipte vervulling de Staat direct of indirect belang heeft, met vertrouwen kon worden overgelaten.

Dit lichaam zou kunnen zijn eene Maatschappij, die, door haar soliditeit en haar geheele afhankelijkheid van het Gouvernement, hiertoe de noodige waarborgen verschafte.

Welke Maatschappij?

Met die vraag zijn wij genaderd tot de behandeling van datgene, waarin naar onze meening tevens is te vinden de compensatie voor den op te heffen stationsdienst, tegelijk met eene voor oorlogstijd hoogst wenschelijke aanvulling onzer, zelfs met den besten wil, anders nimmer op genoegzame sterkte te brengen militaire Indische scheepsmacht, namelijk tot:

---

2. De pakketvaart.

Het contract met de Nederlandsch-Indische Stoomvaartmaatschappij spoedt ten einde; het loopt af in 1890.

Die Maatschappij bezit voor de pakketvaart tot nog toe het monopolie. Of zij van de baan zal worden gedrongen, mag twijfelachtig heeten, daar tot dusver elke poging om haar concurrentie aan te doen, is mislukt.

Gaandeweg heeft zij haar materieel uitgebreid, tengevolge waarvan haar stoomschepen thans in tal van richtingen den archipel doorklieven. Aan hare verplichtingen tegenover de Regeering, waar het gold het overbrengen van troepen en materieel, zoowel bij oorlog als bij plotseling opgekomen expeditiën, heeft zij steeds trouw voldaan en omgekeerd heeft zij van haar

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

kant over onze zeer ruime betaling alleszins redenen van tevredenheid gehad.

Met dergelijke herinneringen van weêrszijden, mag men aannemen dat bij elke der partijen eene verklaarbare geneigdheid zal bestaan om op nieuw te contracteeren. Doch hetzij dit door de Regeering geschiede met haar, hetzij met eene andere Maatschappij, in ieder geval zal het van belang wezen dat bij het te sluiten nieuwe contract op de militaire belangen worde gelet.

Immers deze zouden — gelijk naar wij vertrouwen uit het voorafgaande zal zijn gebleken — niet weinig worden gebaat door eene uitbreiding van de pakketvaart en wel eene uitbreiding verkregen eensdeels door veelvuldiger reizen, zoodat men niet te lang van tijding van verwijderde punten van den archipel verstoken bleef, als anderdeels door het op die reizen aandoen van meer plaatsen. Want al verdient het door de zorgen van het Gouvernement allengs in het aanzijn geroepen en in Bijlage E hierachter beschreven stoomvaartnet ten volle waardeering, men mag niet veronderstellen dat hiermede het volmaakte bereikt is. Ook de bepalingen, waaronder het transport plaats heeft, behoeven aanvulling en verbetering.

Zoo is het voor de militaire belangen wenschelijk dat niet slechts voor het gebruik der booten tot militaire doeleinden en wel voor tijdperken van een maand, een half jaar enz. bepalingen worden vastgesteld en dat er worde omschreven wat men door een „behoorlijk" vervoer van troepen, paarden, enz. verstaat, maar zij maken het ook noodig dat er worde overeengekomen nopens de schadeloosstelling in geval van naasting der booten voor 's Rijksdienst. Die naasting zou namelijk te pas kunnen komen, bijaldien een langdurig gebruik der booten te voorzien ware, of ook wanneer een boot bedierf of verloren ging, tijdens zij voor oorlogsdiensten in beslag was genomen.

De militaire belangen zouden voorts met zich brengen dat elke boot — al ware het ook op 's Rijks kosten — zou moeten kunnen worden ingericht tot het voeren van een paar lichte stukken geschut; zij zouden eischen dat niet slechts de booten met hare bemanningen binnen een zeer kort tijdsverloop voor

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

oorlogsdiensten konden worden opgevorderd, maar ook dat het aan boord nemen van Marine-personeel verplichtend kon worden gesteld. Aan de Regeering zou het namelijk vrij moeten staan om, voor militaire doeleinden, het commando van elke der door haar verlangde booten op te dragen aan een Zee-officier.

Geeft men de noodzakelijkheid of zelfs maar de wenschelijkheid van de hier kortelijk aangestipte bepalingen toe, dan ligt hierin al dadelijk eene stilzwijgende erkenning van het belang dat voor de handhaving van het gezag in den archipel aan het nieuw te sluiten contract is verbonden, hetgeen wij trouwens nog nader hopen uiteen te zetten.

Wanneer dan ook al, tegenover eischen als die welke wij daar straks opnoemden, de Maatschappij waarmede wordt gecontracteerd, de hare stelt, zoo zie men niet voorbij dat, wanneer men op haar stoomers kan rekenen, men beschikt over schepen, die als 't ware gemobiliseerd en slagvaardig zijn; dat men dan stoomvaartuigen in gebruik kan verkrijgen, die ook iets harder loopen dan in den regel het geval is met de Marinestoomers — want bij zulk eene Maatschappij is tijd geld — en eindelijk nog dat die booten bemanningen aan boord hebben, die de wateren welke zij bevaren, kennen; die niet, zooals die der Marine-vaartuigen, telkens uit haar verband worden gerukt, en die met het klimaat en de Indische toestanden vertrouwd zijn.

Dit zijn voordeelen die Marine-transportschepen nimmer zouden kunnen verschaffen.

Door bovendien zoowel het aantal vaarten uit te breiden, als een minimum van vaartsnelheid voor te schrijven, ware tevens eenigermate aan het gemis van telegraphische gemeenschap met de buitenbezittingen tegemoet te komen. Dikwerf wordt op het aanleggen dier telegrafische verbindingen aangedrongen en zij is voorzeker voor enkele punten (o. a. voor Atjeh) zeer wenschelijk, maar toch bekruipt ons de vraag of het *algemeen* belang op het oogenblik niet veel meer zou worden gebaat door uitbreiding der pakketvaart, dan door den aanleg van een kostbaar net van onderzeesche telegraaflijnen dat, behalve voor gouvernementsdienst, vermoedelijk weinig zou worden gebruikt.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Of weegt het voordeel dat men in enkele zeldzaam voorkomende gevallen een paar dagen vroeger militaire of andere hulp zou kunnen *ontbieden*, maar daarom nog niet *verkrijgen* — wegens gemis aan de gemobiliseerde transportmiddelen, die juist de regeling der pakketvaart verschaffen moet — weegt dat voordeel wel op tegen het *voortdurend* gemak, dat uitbreiding der pakketvaart, gepaard aan een billijk tarief, aan het publiek in het algemeen en aan de Indische samenleving in 't bijzonder zal opleveren? Met alle bescheidenheid zijn wij geneigd dat evenzeer te betwijfelen als den spoed, waarmede naar veler meening na het tot stand komen der telegraphische verbindingen, berichten zullen worden overgebracht. Voorzeker toch zal men met den aanleg van lijnen wel niet verder gaan dan tot de hoofdplaatsen van de grootste eilanden der buitenbezittingen; het kan dus niet anders of met het overbrengen der berichten, van af die eindpunten naar het binnenland en omgekeerd, zullen dikwerf nog eenige dagreizen gemoeid zijn. Trok men daarentegen de telegraaflijnen in het binnenland door, hoeveel zou er dan, tenzij men tot zeer kostbare onderaardsche leidingen mocht overgaan, niet noodig zijn om die lijnen te bewaken ten einde aanhoudende storingen te voorkomen!

Niemand zal natuurlijk betwisten dat voor het overbrengen van berichten de pakketdienst bij de telegraaf ten achteren staat, maar eerstgenoemde bevredigt veelzijdiger behoeften in uitgebreider kring. Mettertijd zal men ongetwijfeld de telegraphische verbindingen moeten uitbreiden, maar uitbreiding van vertier, door eene goede regeling der pakketvaart, ga daaraan vooraf. Heeft men door haar goed geregeld, billijk vervoer eerst meer verkeer tusschen de verschillende deelen van den archipel onderling verkregen, dan zal de telegraaf, die door datzelfde vertier moet worden gevoed, van meer nut wezen. Afgelegen punten zooals de Molukken, — maar toch van zooveel gewicht, als gelegen op den handelsweg naar China en Japan — komen, bij vermeerdering van handelsontwikkeling, veroorzaakt door de bezoeken der pakketbooten, in meer innig verband met Java. Hoezeer is trouwens meerdere uitbreiding van het contact met

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

de talrijke eilanden-groepen, die toch nimmer allen telegraphisch met Java zijn te verbinden, niet wenschelijk als men in aanmerking neemt wat er gebeurd is met de Carolinen-eilanden en let op de steeds grooter wordende kansen om aan de oostzijde van den archipel, al ware het dan ook maar op zachte wijze, te worden van de baan gedrongen door het meer en meer in macht vooruitgaand Australië. Dit op zich zelf moet ons doen streven naar meerdere aanraking met de buitenbezittingen en de natuurlijke weg hiertoe is: de pakketvaart. Zij is het verkeermiddel dat, door het scheppen van werkelijk gemeenschappelijke belangen, de banden bestaande tusschen de verschillende eilandengroepen met Java en het Hoofdbestuur nauwer zal aanhalen, dan zulks zou zijn te verwachten van de bezoeken dier bezittingen door onze oorlogsschepen, bezoeken die zeer noodig blijven maar die, willen wij niet in eene onze krachten, wat het personeel betreft, te boven gaande uitbreiding der Marine vervallen, slechts met betrekkelijk vrij lange tusschenpoozen kunnen plaats vinden.

Is de mogelijkheid om door de pakketvaart als anderszins de buitenbezittingen tot meerdere productiviteit te brengen niet buitengesloten, wat zal dan van die vermeerdering van welvaart het gevolg zijn? Allicht ook dat daar ginds, — men denke aan de moeilijkheden dikwerf in 't leven geroepen door cultuurmaatschappijen — veelvuldiger dan thans de tusschenkomst van het militaire gezag zal worden gevorderd. Ons Indisch leger nog meer te versnipperen gaat niet aan; er is dus geene andere oplossing te vinden dan de troepen, die af en toe zullen benoodigd wezen, over te brengen van uit een centraal punt, n.l. van uit Java. Wijst dit eenerzijds op noodzakelijkheid van uitbreiding der mobiele troepenmacht op Java, anderzijds ligt het voor de hand dat het de pakketvaart is die ons tot het transporteeren daarvan vlug en ten allen tijde ten dienste moet staan.

Voor hen die aan de ontwikkeling door de pakketvaart twijfelen, een paar aanhalingen uit het Koloniaal Verslag.

Wij slaan dan op het Verslag over 1882 en wel het verhaal

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

van den tocht met de *Batavia* door den controleur ter beschikking van Ternate naar Nieuw Guinea, waarin wij lezen:

„Weinige dagen te voren was te Roembati, de op Nieuw Guinea's westkust varende mailboot der Nederlandsch-Indische-stoomvaartmaatschappij geweest. Het trok de aandacht van den controleur hoe hier, vooral in de laatste 3 jaren, de toestand veranderd was. Was nog kort geleden de tjidako het voornaamste kleedingstuk, nu was bijna ieder met baadje, broek en hoofddoek gekleed. Het wemelde van Ceramsche en andere handelaren, terwijl de negorij gedurig uitbreiding onderging, maar het opium-gebruik meer in zwang kwam."

En in het Koloniaal Verslag van 1883, bij de bespreking van den toestand der Zuider- en Ooster-afdeeling van Borneo:

„Tot verlevendiging van den handel ter hoofdplaats Bandjermasin zal kunnen bijdragen de opneming van Poeloe Laut en Koetei in de maandelijksche stoomvaartlijn Soerabaya — Bawean — Bandjermasin. Men vleit zich dat nu de handelsproducten uit de Tanah Boemboe en uit Koetei, die tot hiertoe veelal rechtsstreeks naar Singapore worden verscheept, voortaan althans voor een gedeelte hun weg over Bandjermasin zullen gaan nemen."

Over de wijze waarop Singapore alle handelsbeweging uit onzen archipel tot zich trekt, is het hier de plaats niet uit te weiden. De belangstellende lezer zij te dier zake verwezen naar het artikel in de „Economist" van 1885, over de pakketvaart in Nederlandsch Indië door H. M. LA CHAPELLE.

Niet enkel voor Indië is derhalve het te sluiten contract van belang, het is ook van belang voor onze kwijnende nijverheid in Nederland. Maar daartoe moeten wij wakker wezen, niet bloot letten op het verschil van één cent per zeemijl, het contract niet beschouwen als de aanbesteding van een bouwwerk of van eene leverantie, die men slechts zoo goedkoop mogelijk heeft te sluiten. Integendeel moet dienaangaande de overtuiging veld winnen dat de organisatie der pakketvaart in Indië is eene zaak van algemeen nut, eene van ver strekkende nationale beteekenis.

Het kan geen verwondering baren dat wij, van dit stand-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

punt uitgaande, de pakketvaart, al behoort die vaart ook door particulieren te worden geëxploiteerd, grootendeels zouden willen beschouwd zien als een onderdeel van den gouvernementsdienst. Hiervoor is trouwens ook uit anderen hoofde veel te zeggen. Of komt niet op haar het zooveel vertrouwen eischend brievenvervoer neer; is zij niet belast met het overbrengen van alle gouvernementspassagiers en alle gouvernementsgoederen? Volgt hieruit niet dat zij door die transporten reeds feitelijk bijna een tak van den landsdienst uitmaakt, en dit te meer in een land als Indië, waar het gouvernement letterlijk alles is?

Die eigenaardige bestemming om als het ware een onderdeel van den landsdienst te zijn moet, niet minder dan het, wegens de hooge te stellen eischen, bijna onvermijdelijk monopolie, bij het verleenen eener nieuwe concessie tot bedachtzaamheid nopen. Heeft het ons tot dusverre al geen nadeel toegebracht dat, als gevolg van de bij inschrijving gehouden uitbesteding, de pakketdienst, ter wille der besparing van één cent per zeemijl, van Nederlandsche in Engelsche handen is overgegaan, de mogelijkheid dat bij eene bestendiging van dien toestand dit nadeel zich vroeg of laat zal openbaren, blijft niet buitengesloten. Immers al vinden wij er niets in dat de vreemdeling een tak van dienst exploiteert ten zijnen bate, die zoo innig met de belangen van het bestuur en de ontwikkeling onzer Koloniën is verbonden, laat ons dan ten minste niet vergeten dat wij nu ook geen enkelen waarborg bezitten dat bij het ontstaan van verwikkelingen een vreemde Regeering op dien dienst geen invloed zou pogen uit te oefenen. Laat ons vooral ook niet voorbijzien dat wij voor de gebeurlijkheid kunnen komen te staan dat op een oogenblik, waarop aan een geregelden transportdienst en een geregeld brievenvervoer het meest behoefte bestaat, de stoomschepen welke dien dienst moeten verrichten één voor één ongemerkt den archipel verlaten!

Bij de behandeling van de organisatie der Zeemacht mochten wij er reeds met een enkel woord op wijzen dat van de booten der pakketvaart ook zou moeten kunnen partij getrokken worden voor de verdediging. Dat dit niet slechts mogelijk, maar dat het ook noodzakelijk is, stellen wij ons voor bij een volgend Hoofdstuk

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

nader aan te toonen. En hebben wij daarin recht, dan rijst de vraag: mogen wij, ook wat onze verdedigingsmiddelen betreft, van den vreemdeling afhankelijk zijn?

Hoe meer men de velerlei aan de pakketvaart verbonden belangen nagaat, hoe meer men geneigd wordt te besluiten dat er veel voor zou pleiten wanneer alle lijnen in ééne hand konden blijven. Men beseft dan ook dat men er der Regeering geen verwijt van zou mogen maken, wanneer zij bij het verleenen eener nieuwe concessie eenigszins exclusief te werk ging en dat men haar dit zeker niet zou mogen doen wanneer op die wijze zou kunnen worden bereikt datgene wat in alle opzichten verkieslijk zou zijn en *wat alleen in staat is ons op het zuivere standpunt te brengen, namelijk dat de Maatschappij, waarmede voor het vervolg wordt gecontracteerd, was: eene zuiver* NEDERLANDSCHE MAATSCHAPPIJ.

Zelfs indien het verstrekken van een geldelijk voorschot van Staatswege aan zoodanige Maatschappij noodig ware, ter tegemoetkoming in de eerste kosten eener inrichting op breeden grondslag, zou daarmede minder in de waagschaal gesteld worden dan thans!

Wanneer men, na al het voorafgaande, ons voor de vraag stelt of bij inkrimping der Indische Militaire Marine de compensatie daarvoor moet worden gezocht bij de Gouvernementsmarine dan wel bij de pakketvaart, zoo aarzelen wij niet hierop te antwoorden: waar dit kan, bij de laatste.

De Gouvernementsmarine is geen kwaad, zij geeft misschien betrekkelijk weinig voor veel geld, zij leidt in ieder geval tot besparing van *militaire* krachten. Doch uitgaande van 't geen zoo mogelijk door middel der pakketvaart moet worden verkregen, moet de Gouvernementsmarine ook niet sterker zijn dan voor uitoefening der *politie*diensten te water noodzakelijk is. Voor transporten en ook voor het overbrengen van ambtenaren, moet er echter naar worden gestreefd de gelegenheid hiertoe bij de pakketvaart te vinden. Slechts op die wijze is te geraken tot eene goede verdeeling van arbeid, van zoo overwegend belang wanneer, zooals in ons geval, de krachten in zoo hooge mate beperkt zijn. Een eerste eisch is, dat elk op zijn eigen terrein blijve. Kan men de hiertoe vereischte scheiding al niet dadelijk

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

bekomen, men blijve er naar streven, onvermoeid, rusteloos.

Elke uitbreiding der Gouvernementsmarine zou leiden tot uitbreiding van den Rijksdienst en ons dus op een weg voeren, die zooveel mogelijk vermeden moet worden. Veelmeer zij men bedacht op vermindering.

Ziet men b. v. uit tabel C hoeveel reizen er zijn gedaan naar Nieuw-Guinea, waartoe ook een particulier stoomschip ware te bezigen geweest; neemt men vervolgens in aanmerking hoe herhaaldelijk particuliere stoomers reeds bij de Gouvernementsmarine hebben dienst gedaan en vergelijkt men eindelijk het aantal Gouvernements-stoomschepen vermeld in tabel B, met de diensten door die schepen verricht, opgenomen in staat C, dan schijnt, bij eene doelmatige regeling der pakketvaart, mettertijd inkrimping niet onmogelijk.

Doch alweder wijst dit op den eigenaardigen samenhang bestaande tusschen de regeling der pakketvaart en den Gouvernementsdienst.

Mocht men al bevreesd wezen dat de gewapende stoomers der pakketvaart achter zouden staan bij die van de Gouvernementsmarine, wij voor ons gelooven dat die vrees overdreven is; in ieder geval is dit, door het te sluiten contract, te voorkomen.

Het laat zich lichtelijk bevroeden dat eene wel eens ter sprake gebrachte hervorming der Gouvernementsmarine, waarbij aan deze een meer *militair* karakter zou worden toegekend, niet in ons stelsel past. Dergelijke hervorming zou er toe leiden dat die nu reeds oneigenlijk met den naam van „Marine", bestempelde dienst, eene andere plaats in de Indische huishouding innam, wel te verstaan dat zij meer dan nu eene werkelijke Marine *nabootste*, maar er altijd eene bleef die nimmer militair en dus nimmer goed kon zijn. Zonder dus het doel dat men beoogt te bereiken, zou men op die wijze den weg opgaan van steeds stijgende uitgaven. Immers is eenmaal een Gouvernementsvaartuig in het kader der Marine-schepen opgenomen, dan meene men niet dat men zich voor dat schip zal blijven vergenoegen met eene bemanning, die grootendeels uit inlandsch per-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

soneel bestaat. Allengs zal dan alles gansch andere vormen aannemen. Heeft zulk een boot eenmaal eene meer uit Europeanen bestaande bemanning, dan worden al dadelijk voeding, kleeding en betaling duurder. Met het stijgen van het militair vertoon neemt de civiele beteekenis af. Om de Gouvernementsstoomschepen meer bruikbaar te maken, zal men dan ook wel genoodzaakt wezen daarop officieren en onderofficieren van de Zeemacht te plaatsen. Zullen deze van die schepen met hun civiele, niet onder militaire tucht staande, bemanning iets maken, dan moeten het voorzeker niet de slechtsten van het kader zijn. Men zal dus de vloot ten koste van de Gouvernementsstoomschepen van haar beste elementen zien berooven, daargelaten nog de vele kansen dat datzelfde goede personeel in militaire tucht en militaire geoefendheid hard achteruit gaat. Geen herhaalde afwisseling kan aan dit euvel tegemoet komen, want wisselt men het personeel veel af, dan kunnen die schepen, gelijk uit het door ons samengestelde Overzicht is gebleken, nimmer goed aan hunne roeping van gewestelijke vaartuigen voldoen. Men zou alzoo de eigenlijke, namelijk de civiele bestemming — en dat is het doel waarvoor de booten in 't aanzijn zijn geroepen, — opofferen aan een *pseudo militaire* bestemming.

Zoo vervalt men van het eene euvel in het andere om waarschijnlijk, zonder dat men het tot dusver had bevroed, op zekeren dag tot de verrassende ontdekking te geraken dat men hard op weg is weder eene Koloniale Marine in 't leven te roepen, die door niemand wordt terug gewenscht.

Het geven van een meer militair karakter aan de Gouvernementsmarine is dus *niet* het middel om te komen tot datgene waarnaar in 't belang der verdediging zoozeer moet worden gestreefd: het beschikbaar krijgen van geoefend Marine-personeel voor uitsluitend militaire diensten. De pas tot verleidelijke pogingen in die richting wordt afgesneden als men nevens de *militaire* oorlogsvloot, het zwaartepunt voor *alle* civiele diensten legt in de regeling der pakketvaart en de Gouvernementsmarine al dadelijk met krachtige hand uitsluitend tot de rol van

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Rijkspolitie te water terug wijst. De levensvatbaarheid dezer verschillende zaken is van dien aard dat de eene de andere vernietigt, wanneer niet elk op haar eigen gebied blijft.

Moge het hier in 't midden gebrachte het verband dat er tusschen de drie zaken: *oorlogsvloot*, *Gouvernementsmarine* en *pakketvaart* bestaat, hebben aangetoond.

Voor wat de militaire belangen betreft, zij het hier herhaald dat men op de pakketvaart moet kunnen rekenen voor het snel overbrengen van troepen en berichten. De ingekomen rapporten moeten uitwijzen of de zending van een oorlogsschip dan wel van een geëmbarkeerd detachement de voorkeur verdient.

Op haar hulp moet men kunnen rekenen bij eventueele blokkade van Indisch gebied; het moet niet noodig zijn, daarvoor oorlogsschepen beschikbaar te houden.

Eindelijk nog moet zij ons verschaffen eene algemeene reserve voor onze vloot, van zoo groot belang bij een verdediging tegen een buitenlandschen vijand.

Beschouwen wij die verdediging nader.

---

3. De strijd tegen een Europeeschen vijand.

In de volgende regelen hopen wij aan te toonen dat, evenzeer als het Leger de hoofdkracht is voor den strijd tegen den inlandschen vijand, de Zeemacht die is voor den strijd tegen den vreemdeling.

Opdat voor dit hoofddoel de benoodigde sterkte aan personeel steeds beschikbaar zou wezen, worde al dadelijk dat deel der Marine, dat bestemd is tegen den inlandschen vijand op te treden en dat tegenover dezen slechts een ondergeschikte rol kan vervullen, zooveel doenlijk beperkt.

Het gevaarlijkste dat bij een oorlog met een buitenlandschen vijand valt te duchten, is zeker wel een vloot *met* een landingsleger.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Laat ons echter, om van de beteekenis van dat woord „landingsleger" eene meer juiste voorstelling te verkrijgen, daaraan een bepaald begrip toekennen en ons denken dat dit leger ten doel heeft de verovering van Java. Indien toch een landingsleger werd uitgezonden om Sumatra, Borneo, of Celebes te overmeesteren, zal het al licht minder sterk wezen, dan wanneer het om Java te doen is. Een vijand dan, die een landing op Java beoogt, zal kunnen verwachten aldaar tegenover zich te vinden een deel van ons Indisch leger, naar wij willen hopen gesteund door een deel der bevolking, stel dus een getal van 15000 man aan het klimaat gewende en geoefende troepen. De aanvaller, die verwachten kan, zijn macht al spoedig door ziekten enz. verzwakt te zien, moet dus, zal hij kans op succes hebben, zeker minstens 20000 man uitzenden. Zulk een leger met zijn artillerie- en geniematerieel, paarden, ambulances en transportmiddelen over te brengen naar tropische gewesten is geen zaak, waarover zelfs een groote Europeesche mogendheid licht zal denken. Hiertoe wordt stellig een 40 tal bodems vereischt. Ook is het niet aan te nemen dat zulk een vloot in 't geheim zal worden uitgerust; bij eenige waakzaamheid onzer diplomatie moeten en kunnen wij dit weten.

Is nu op het oogenblik dat die vijandelijke macht uitstoomt, onze vlag nog niet geheel uit zee verdreven, dan behoeft die transportvloot dekking. Die dekking mag niet gering zijn voor een zoo groot aantal schepen, die bij stormweder of des nachts gemakkelijk van elkander kunnen geraken.

Toch zal die dekking waarschijnlijk niet kunnen beletten dat hetzij snelle oorlogsschepen onzer Marine, wanneer wij die bezitten, hetzij snelvarende, gewapende stoomers der pakketvloot, dienstdoende als éclaireurs, die landingsvloot gedurende haar lange reis verontrusten. Het *aantal* belagers van het transport — en daarom is het zoo van belang van de booten der pakketvaart partij te kunnen trekken — doet toch in deze veel af. Want wagen sommige der dekkende vijandelijke oorlogsschepen zich aan eene vervolging van eenige dier éclaireurs, dan moeten zij het transport in den steek laten, van welke gelegenheid weer

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

andere van onze schepen gebruik kunnen maken om dat transport aan te vallen. Een schoone kans ware hiertoe te vinden, indien onzerzijds enkele torpedobooten konden worden meegevoerd. Van elk oogenblik dat er door aanvaring als anderszins verwarring in de transportvloot mocht ontstaan, ware dan partij te trekken. Het zou wel te verwonderen zijn als er 's nachts niet eenige ontreddering in de transportvloot viel te brengen.

Zelfs al heeft men dus geen enkel oorlogsschip in den oceaan, dan kan, mits men te beschikken hebbe over snelvarende, gewapende stoomers der pakketvaart, de overtocht van een landingsleger op een zóó langen weg worden bemoeilijkt. Doch wil men in de mogelijkheid zijn aldus van die stoomers partij te trekken, dan dienen de noodige maatregelen hiervoor reeds in vredestijd te worden getroffen. Alzoo ware in het contract over de pakketvaart eene bepaling aangaande de snelheid dier booten lang geen onverschillige zaak. Dit zou zij trouwens evenmin zijn met het oog op brievenvervoer, transport van troepen enz. Dienstdoende als éclaireurs tegenover eene vijandelijke, door oorlogsschepen gedekte transportvloot, is het hun snelheid alleen die hen in staat kan stellen zoowel om verrassend op te dagen, als om zich aan een vuur, waartegen zij niet bestand zijn, te onttrekken. Wel zal ook snelheid alleen niet kunnen beletten dat af en toe een boot verloren gaat, maar dat zijn de gevolgen van den oorlog.

Vooruitstoomende éclaireurs kunnen alzoo in de Kolonie de nadering der vijandelijke vloot, haar sterkte, koers en toestand berichten. Naar aanleiding van die rapporten kunnen maatregelen ter verdediging worden getroffen en kan door onze oorlogsschepen stelling worden genomen.

Naarmate de vijandelijke vloot onzen archipel nadert, moeten voor haar, zoo mogelijk, de moeilijkheden vermeerderen. Van haar aankomst door vooruitgestoomde éclaireurs onderricht, kunnen door ons de kustlichten worden uitgedoofd en tegelijk tonnen en bakens worden verwijderd. Doordrongen van den ernst van het oogenblik maakt alles zich tot den strijd gereed. Onze oorlogsschepen hebben, doordien zij zich in hun bekende vaarwaters bevinden, nu het voordeel zich gemakkelijker dan die des vijands

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

te kunnen verplaatsen; zij sluiten zich nu meer bij onze éclaireurs aan en houden met deze de vijandelijke vloot in het oog. De Kolonie te verlaten, om den vijand buiten onze vaarwaters tegemoet te gaan, ware voor hen gewaagd, vermits de mogelijkheid niet mag worden over 't hoofd gezien dat *een ander* eskader des vijands, reeds vroeger dan dat hetwelk de landingsvloot vergezelt, zich in onze Indische wateren vertoonde en onze scheepsmacht door zulk een eskader niet mag worden afgesneden. Om tegen aanvallen van zulk een eskader gewaarborgd te wezen, zijn op onderscheidene punten van den archipel vooruitgeschoven éclaireurs, buiten en behalve die welke de transportvloot in 't oog moeten houden, ongetwijfeld onmisbaar. Hier zien wij op nieuw hoe noodig het is voor de verdediging van den archipel de beschikking te hebben over een *groot aantal* snelvarende stoomschepen, en wel een getal veel grooter dan de oorlogsmarine ons ooit verschaffen kan, maar dat te verkrijgen is door een doelmatig contract voor de pakketvaart. Wat de cavalerie is voor het leger, moeten in zekeren zin die booten zijn voor de vloot; ze moeten zijn de voelhorens, de waarnemers, de vooruitgeschoven voorposten.

Eenmaal in den archipel doorgedrongen, zal het streven van den vijand zijn, om zijne troepen zoo spoedig mogelijk aan wal te zetten. Op het punt van ontscheping aangekomen, zullen zijn krachten meer geconcentreerd zijn; de dekkingsvloot heeft nu de handen ruimer, de transportschepen liggen stil. Het is in zoodanig geval zeer denkbaar dat een aanval van de weinige oorlogsschepen, waarover wij beschikken kunnen, af zou stuiten op 's vijands overmacht. In hoever de aanval met eenigen kans van goed gevolg zal te ondernemen zijn, zal van de omstandigheden afhangen. De kleine gevechten waarin onze vooruitgeschoven schepen, naar wij hopen, reeds voeling met den vijand zullen hebben gehad, zullen onzen vlootvoogd reeds over het gehalte van 's vijands strijdkrachten en de wijze waarop het commando zijner bodems wordt gevoerd, hebben ingelicht. — Hiernaar kan hij dan de gedragslijn van de hem ter beschikking staande macht verder regelen, want zoomin de schepen be-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

hoeven te worden gespaard, wanneer daarmede een groot doel te bereiken is, zoomin kan het nut hebben ze op te offeren zonder resultaat.

Bestaat er echter ook maar eenige kans de vijandelijke landingsvloot te ontredderen, dan moeten onze schepen, op het oogenblik dat de landing begint, trachten de beschermende afsluiting, gevormd door 's vijands oorlogsschepen, te verbreken en zich op de landingsvloot werpen. Die kans zou toenemen wanneer bij dien aanval over torpedobooten ware te beschikken, hierbij ook rekening houdende met het moreel effect dat haar verschijning niet nalaten zou teweeg te brengen. Het voordeel, hetwelk die booten in zoodanig geval zouden kunnen verschaffen, mag derhalve bij eene organisatie der maritieme strijdkrachten voor Indië in geenen deele uit het oog worden verloren. Van het flink aangrijpen en het stout doorzetten van den aanval, zal verder het succes afhangen.

Het is echter als vrij zeker aan te nemen dat een vijand, die plan heeft een transportvloot met landingstroepen ter verovering van onze Oost-Indische bezittingen uit te zenden, wel vooraf door zijne vloot de zee van onze oorlogsschepen zal doen zuiveren. Ons klein eskader zal dan weldra zijn opgespoord en al licht in de noodzakelijkheid komen om — wil het niet door overmacht verslagen worden — de wijk te nemen. Doch waarheen?

De omstandigheden zijn nu dezelfde als wanneer de vijand *geen* plan heeft om een landingsleger te zenden, maar zich er toe wil bepalen om, door het uitsturen van eene overmachtige vloot, de Kolonie van het moederland en Java van de buitenbezittingen te isoleeren. Dit ware op zich zelf al reeds een handeling, waaruit voor ons groote gevaren zouden zijn te duchten.

Het eerste wat den vijand hierbij te doen staat, is ook nu ons klein eskader op te zoeken en te verslaan; immers zoolang dit intact is, valt noch aan isoleering der Kolonie, noch aan isoleering van een der eilanden van de overige bezittingen te denken. Om van zijne overmacht partij te kunnen trekken, zal hij zijne krachten dus niet moeten verzwakken door detacheering

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

voor bijkomende doeleinden, maar die in de eerste plaats in haar geheel moeten aanwenden tot vernietiging van onze scheepsmacht.

Gesteld dat de omstandigheden zich voordeden, zooals wij ze ons voor het oogenblik denken. Indien dan onze kleine macht den strijd aannam, handelde zij verkeerd. Want vooreerst liet zij dan aan den aanvaller de keuze van het moment waarop hij den aanval wil doen en tweedens liet zij hem de gelegenheid onze scheepsmacht aan te tasten, op een tijdstip waarin hij al zijn schepen bijeen kon hebben en zijn vloot noch door stormen, noch door ziekten of andere omstandigheden verzwakt is.

Een strijd onder zulke omstandigheden aanvaard, zou misschien eene roemrijke bladzijde te meer aan de annalen onzer Zeemacht toevoegen, misschien zelfs het buiten gevecht stellen van een paar van 's vijands schepen ten gevolge hebben, maar toch zeer waarschijnlijk eindigen met de vernietiging van onze kleine vloot.

Daarna zal men zich dan mogen troosten met de ongetwijfeld betoonde dapperheid, met het vernielen van een paar van 's vijands schepen, met het handhaven van den ouden glorierijken naam, maar het, ten koste van de vernietiging onzer Zeemacht, verkregen resultaat, feitelijk slechts hierin bestaande dat 's vijands vloot met een paar schepen verminderd is, zal dan niet beletten dat datgene wat men wilde trachten te verhinderen toch niet verhinderd wordt en dus de vijand, na onze scheepsmacht verslagen te hebben, de Kolonie isoleert.

Daarom zou in zoodanig geval onze kleine macht den strijd *niet* moeten aannemen, maar zich moeten terugtrekken op een veilige ligplaats, waar zij het oogenblik kan afwachten tot 's vijands macht door eene of andere oorzaak verzwakt of verdeeld is, om eerst daarna zelf tot den aanval over te gaan. De kansen kunnen dan meer gelijk wezen, en daardoor de mogelijkheid grooter dat wij werkelijk eenig voordeel behalen.

Wederom staan wij dus voor de vraag boven reeds gesteld: wanneer ons eskader, door overmacht bedreigd, tijdelijk de wijk moet nemen, waarheen moet het dan den steven wenden?

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Wij hebben in Indië slechts één bevestigde oorlogshaven n. l. Tjilatjap. Toch zou deze, naar 't ons voorkomt, nimmer als ligplaats voor de actieve vloot in aanmerking mogen komen.

Daargelaten dat een vloot dáár noch werkplaatsen tot het verrichten van herstellingen, noch marinebehoeften vindt en er alleen aantreft eene beschutte, maar gemakkelijk te blokkeeren ligplaats, is Tjilatjap een allerongezondst oord, waar de vijand onze Zeemacht slechts eenigen tijd behoeft ingesloten te houden, om te bereiken wat geen zeegevecht hem kan geven, namelijk de physieke en moreele uitputting van het geheele personeel onzer vloot.

Tjilatjap ligt ook strategisch slecht als terugtochtspunt voor een verdedigend ageerend eskader, dat zeer waarschijnlijk het eerst op de Noordkust van Java en wel in de nabijheid van Batavia, in gevecht zal worden gewikkeld.

In dat opzicht zou Tandjong Priok beter zijn, maar daar staat tegenover dat die haven, behalve dat zij niet bevestigd is, het eerste vereischte voor zulk eene ligplaats altijd zal missen, n. l. veiligheid tegen 's vijands vuur uit zee.

Ook kan er niet aan worden gedacht om zich terug te trekken op een der buitenbezittingen, waardoor het verband met het hoofdbestuur en met het leger zou verloren gaan en de vloot verstoken zou blijven van die ressources waaraan zij onder zulke omstandigheden het meest behoefte zou hebben.

Waarheen dan?

Het antwoord ligt voor de hand — er valt trouwens niet te kiezen — men moet teruggaan op Soerabaya.

Dáár kan onze Zeemacht alles vinden wat zij behoeft, dáár heeft zij gelegenheid haar steenkolenvoorraad te vernieuwen, de schepen te dokken, geleden schade en averij te herstellen, levensmiddelen en ook water in te nemen, gekwetsten en zieken aan 't hospitaal af te geven, haar munitievoorraad aan te vullen enz. Dáár vindt zij nevens de fabriek voor de Marine en het stoomwezen, den artillerie-constructiewinkel, maar, wat vooral veel zegt, zij vindt er een onzer voornaamste koopsteden van Java, die door hare medewerking tevens uit de handen van den vijand kan worden gehouden en op wier reede zich onder hare

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

hoede kunnen verzamelen al de particuliere stoomschepen en andere handelsvaartuigen, die zich op dat oogenblik in den archipel bevinden en wier diepgang hun niet verbiedt Soerabaya te bereiken. Haar spoorwegverbinding met Soerakarta stelt de personen die er niet willen verblijven in de gelegenheid zich te verwijderen, maar diezelfde spoorweg stelt ook in staat met spoed vivres en andere benoodigdheden uit het hart van Java aan te voeren.

Dit alles is dus zeer gunstig. Toch heeft eene oorlogshaven hier hare bezwaren. En die bezwaren zijn dat zij van de noordzijde niet is te naderen door het zgd. Westergat met schepen dieper gaande dan 4.5 dM. en dat het Oostergat slechts weinig meer diepgang toelaat. Daar echter onze schepen zoowel het Westerals het Oostergat moeten kunnen uitstoomen, beperkt alzoo Soerabaya, als oorlogsstation, den diepgang onzer strijders tot dien geoorloofd voor het Westergat.

Die geringere diepte van het Westergat, in vergelijking met het Oostergat, is echter niet uitsluitend uit een militair oogpunt een bezwaar. Soerabaya toch — wij zeiden het reeds — is een onzer belangrijkste koopsteden en het bezwaar geldt derhalve niet minder uit het handelsoogpunt. Is verbetering van het Westergat, zoodanig dat de schepen die het Oostergat kunnen bevaren ook het Westergat kunnen uitloopen, in de eerste plaats wenschelijk, verbetering van de toegangen naar Soerabaya is uit *alle* oogpunten een gewichtig landsbelang.

Wel zullen, ook bij alle verbeteringen, immer slechts schepen van beperkten diepgang Soerabaya kunnen bereiken en zal men hier nimmer over een ruim vaarwater kunnen beschikken, maar uit het oogpunt der verdediging is dit niet onvoordeelig, omdat hierdoor aan diepgaande, zware pantserschepen des vijands, de toegang tot de reede wordt ontzegd en de nadering der minder diep gaande ook des te gemakkelijker kan worden bemoeilijkt.

Strategisch is de ligging van Soerabaya als oorlogshaven gunstig. Een hoogst belangrijk voordeel, dat geen andere haven, die voor oorlogshaven in aanmerking zou kunnen komen, zou kunnen verschaffen en misschien wel 't grootste dat Soerabaya

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

bezit, bestaat echter hierin, dat zijn reede door het Westeren het Oostergat twee voor ons zeer gunstig, maar voor den aanvaller vrij ver van elkander en dus ongunstig gelegene uitvalspoorten bezit, waardoor eene eventueele blokkade in hooge mate wordt bemoeilijkt.

Want wil de commandant der blokkeerende vloot het eskader, dat het Westergat blokkeert, met een schip van het voor het Oostergat liggend eskader versterken, dan moet dat schip het geheele eiland Madura omstoomen!

De gelegenheid om aan een dezer beide uitvalspoorten met overmacht te verschijnen, iets waaraan anders door ons niet te denken zou vallen, wordt hierdoor mogelijk gemaakt. Immers stel eens dat wij te Soerabaya — afgescheiden van de zoo noodige torpedobooten, waarover nader — 4 goede oorlogsschepen, werkelijke strijders bezitten. Wanneer de vijand dan die 4 schepen wil geblokkeerd houden, heeft hij zeker noodig 5 schepen van dezelfde sterkte als de onze voor het Westergat, maar ook even zooveel voor het Oostergat. Onze 4 schepen neutraliseeren er dus hier 10 van den vijand.

Derhalve moet voor een blokkade van het versterkt Soerabaya 's vijands macht tot de onze minstens staan als 5 tot 2. Dit is een kolossaal voordeel! Oppervlakkig beschouwd, zal men misschien geneigd zijn te zeggen dat de vijand, voor een zoodanige groep van 5 schepen, even goed kan nemen 2 groote gepantserde schepen, in kracht overeenkomende met 5 van de onze. Maar die redeneering gaat niet op. Want krijgt een dezer 2 groote schepen een gebrek aan de machine of eenige andere averij, dan moet het weg, en blijft er dus slechts één over. De kracht van dit eene schip verhoudt zich dan tot de onze in rede van $2^1/_2$ tot 4, het is dus in de minderheid en wij zouden in staat wezen om aan die zijde de blokkade te verbreken, door het overblijvende schip te verslaan.

Hieruit blijkt, naar wij hopen duidelijk, dat door Soerabaya tot eene goed bevestigde oorlogshaven te maken, de kracht onzer zeemacht aldaar MEER DAN VERDUBBELD WORDT.

Wil men meegaan met het door ons ontwikkelde stelsel,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

waarbij ter verdediging van de Kolonie tegen een buitenlandschen vijand, aan de Zeemacht de *hoofdtaak* wordt toegewezen, dan ware het alzoo verkeerd om datgene wat er noodig is om van Soerabaya zulk eene haven te maken, achterwege te laten. Men doe het desnoods geleidelijk, langzaam zelfs, maar men late het niet na. Met strand-batterijen en torpedoversperringen zou men kunnen beginnen, om daarna zoo noodig een paar gepantserde zeeforten te bouwen. Een zeefort kost op den duur altijd minder dan een pantserschip. Goedkooper zal men er trouwens nimmer in slagen de verdediging van onze Oost-Indische bezittingen een degelijke schrede vooruit te brengen, eene schrede die, mocht zij al niet ten volle tot het doel, het weerbaar zijn der Kolonie, voeren, ongetwijfeld onze militaire positie in den archipel aanzienlijk zou verbeteren.

Soerabaya zou dus o. i. moeten worden de versterkte operatiebasis voor de Indische zeemacht. Met het oog op de mogelijkheid van een coup de main van de landzijde, zou het dan ook aan die zijde, daaronder begrepen den tegenover liggenden Madureeschen oever, niet onverdedigd mogen worden gelaten.

Eene aanwezigheid van 4 goede oorlogsschepen in een versterkt Soerabaya vordert, zooals wij aantoonden, derhalve een aanvalsvloot ter sterkte van 10 dito bodems. Want die 4 schepen zijn voor den aanvaller het pistool op de borst. Elk oogenblik kan hij, wanneer hij ze niet blokkeert, zien opdagen. Hij moet dus, om overmachtig te blijven, altijd minstens 5 schepen bijeen houden en zelfs dit is gevaarlijk, omdat het zoo licht mogelijk is dat hier, in eene vreemde zee waar allerlei moeilijkheden hem in den weg gelegd worden en waar hij ver is van de plaatsen waar zijn schepen herstelling kunnen ondergaan, een van deze onklaar wordt en niet meer kan meetellen.

Het gevaar *neemt voor hem toe*, naarmate onze oorlogsbodems harder loopen, omdat zij hierdoor vrijer worden om het gevecht aan te nemen of te ontwijken.

De noodzakelijkheid om Soerabaya te blokkeeren wordt *te grooter* indien in die oorlogshaven zich, bij onze oorlogsbodems,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

de particuliere stoomschepen hebben kunnen verzamelen, welke zich bij het uitbreken van den oorlog in den archipel bevonden en dit de plaats is van waar de als éclaireurs gewapende en als zoodanig dienst doende booten der pakketvaart voortdurend uitzwermen en waarheen zij na hare tochten terugkeeren.

Die blokkade wordt eindelijk *onvermijdelijk*, wanneer dit het punt is van waaruit hoofdzakelijk het verband tusschen Java en het moederland wordt onderhouden en alzoo van hier uit steeds de krachten der verdediging worden gevoed.

Doch wanneer de vijand zijn schepen aanwendt tot blokkade van Soerabaya, dan kan hij diezelfde schepen niet tevens aanwenden tot blokkade van de kusten van Java of van de overige eilanden!

Hij moet dus òf zijn zeemacht nog meer versterken òf wel men krijgt op Java en de buitenbezittingen de handen ruimer.

De moeilijkheden voor den aanvaller stijgen dus door 't aanwezig zijn van een versterkt Soerabaya verbazend; de strijd kan daardoor van langen duur worden.

Immers de commandanten van onze oorlogsschepen zullen wel niet onderdoen voor dien van de *Huascar* en die van onze pakketbooten voor dien van de *Alabama!*

Ware het dus mogelijk de verdediging te water op de aangegeven wijze te regelen, dan zou de aanvaller al een vrij machtige vloot moeten zenden om met goed gevolg in de Kolonie iets tegen ons uit te richten. Wij zijn dan niet meer weerloos tegen over een klein eskader, ja zelfs zullen wij daar ginds eene zeer *rekbare* verdediging kunnen voeren.

Dit juist maakt de kansen dat een Westersche Mogendheid een aanval op onze Oost-Indische bezittingen zou beproeven minder groot. In den regel toch is de politieke toestand in Europa niet van dien aard dat een der Mogendheden er lichtelijk toe zal overgaan een goed deel harer zeemacht in een oorlog, gelijk wij haar dan daar ginds bereiden kunnen, voor misschien geruimen tijd te wikkelen.

Nog minder groot zijn de kansen dat zulk een vloot zou

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

komen tot begeleiding van een landingsleger. Wij hebben in de vorige bladzijden dit geval besproken, maar meer volledigheidshalve dan wel dat dit als waarschijnlijk door ons werd beschouwd.

De toestand toch is hier zoo geheel anders dan in Europa, waar het zoo gemakkelijk is een klein land als het onze, met een groote overmacht te overvallen. Wat door Frankrijk nog onlangs in Tonking werd ondervonden, heeft dit weder bewezen en is voorzeker voor dergelijke ondernemingen niet bemoedigend. Let men bovendien op de tegenwoordige samenstelling der Europeesche legers, dan dringt zich het vermoeden op dat de invoering van den verplichten persoonlijken dienst aan het doen van dergelijke verre expeditiën niet bevorderlijk is. Want wanneer de aanvaller geen speciaal Koloniale troepen bezit, zal hij in den regel verplicht wezen, hiertoe een paar legerkorpsen uit hun verband te rukken. Geen Mogendheid nu, die prijs stelt op het behoud eener soliede organisatie van zijn leger, zal hiertoe anders dan noode overgaan.

Als wij dit alles in aanmerking nemen, komen wij tot de slotsom dat wanneer Indië weerbaar is, het veeleer op den weg ligt de sleutels voor onze Oost-Indische Koloniën te zoeken te Amsterdam, dan ver over de zeeën daar ginds in den archipel. Doch daaruit blijkt ook weder omgekeerd hoe gebiedend noodzakelijk het is dat de verdediging van het moederland afdoend verzekerd zij. Dit is dan ook de reden waarom aan datgene wat er noodig is voor de verdediging van Nederland, in de eerste plaats moet worden gedacht en waarom de maritieme strijdkrachten in Indië zoodanig moeten worden geregeld dat de verdediging van Nederland geen onmogelijkheid worde, doordien Indië te veel personeel aan Nederland onttrekt.

---

4. Benoodigde strijdkrachten.

Het is, bij het beperkte personeel, zeker zeer moeilijk den juisten middenweg te kiezen tusschen hetgeen er voor Nederland en Indië van onze militaire maritieme krachten mag worden bestemd.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

te loor gaan. Bovendien kan, wegens de altijd vlottende bemanning dier schepen, van ernstige oefening daarop geen sprake wezen.

Men zal dus het best doen met tot wachtschepen in Indië in te richten aldaar disponibele schepen, maar daaraan, behalve een stoombarkas, zoo mogelijk een klein scheepje als „tender" toe te voegen, waarop slechts dan als 't gebruikt wordt, een bemanning uit den rol van 't wachtschip wordt gedetacheerd. Zulk een scheepje kan men dan voor allerlei kleine diensten bezigen.

Laat ons thans nagaan of datgene wat wij voor Indië wenschen, in redelijken zin bereikbaar zou zijn.

Al dadelijk kunnen wij er op wijzen dat, voor wat betreft den strijd tegen den inlander, althans het *materieel* voorradig is. De hiertoe te rekenen kruisers *Atjeh*, *Tromp* enz. zijn gewis allészins geschikt voor het vlagvertoon door een rondreizend smaldeel van schepen van groot charter, doch helaas, evenals onze overige stoomschepen 1ste kl., missen zij de noodige eigenschappen om den strijd te kunnen aanvangen met pantserschepen des vijands en gaan zij te diep om de reede van Soerabaya ten allen tijde te kunnen bereiken.

Door dus die schepen in Indië te gebruiken, mist men de gelegenheid om voor de bodems, hiervoren onder 1e en 5e noodig geacht, *dezelfde* schepen te bezigen, hetgeen natuurlijk een vereischte zou zijn. Vooreerst omdat dit op het eskaderpersoneel niet minder dan de helft bespaart, en vervolgens omdat een oorlogsschip slechts dan een goed geoefend, goed uitgerust en goed gecommandeerd geheel aanbiedt, wanneer het bereids eenigen tijd in dienst is geweest [1]). Immers, moeten aan geoefendheid en bruikbaarheid ergens hooge eischen worden gesteld, dan voorzeker is dit het geval met de bemanning der onder 5e genoemde strijders. Hoe echter zullen de commandanten met

[1]) Van zeer bevoegde zijde hebben wij het oordeel hooren uitspreken dat, zelfs zeer geruimen tijd na de mobilisatie in 1870, slechts die schepen strijdvaardig waren, welke vóór het uitvaardigen van de order tot mobiliseering bereids in dienst waren.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

de eigenaardigheden dier schepen, met hun equipages, en met de vaarwaters waar zij op te strijden zullen hebben, bekend geraken, wanneer zij niet in vredestijd met diezelfde schepen in die vaarwaters dienst gedaan hebben.

Zoolang dus het auxiliair eskader niet bestaat uit 4 strijdvaardige schepen, die een gevecht tegen pantserschepen, zooals men die in de Indische zeeën kan verwachten, niet behoeven te schromen en zoolang die schepen niet een diepgang hebben die hun toelaat ten allen tijde de reede van Soerabaya te bereiken, zoolang is een *rationeele*, aan de verschillende behoeften beantwoordende, organisatie van de Marine in Indië eene onmogelijkheid.

De diepgang welke voor de reede van Soerabaya kan worden toegelaten, stemt overeen met dien geoorloofd voor het zeegat van Hellevoetsluis. Aan de mogelijkheid om pantserschepen te bouwen voor dit belangrijkste onzer Nederlandsche zeegaten behoeft niet getwijfeld te worden en dus ook niet aan die om ze desgevorderd te bouwen voor Soerabaya, zelfs al mocht verdieping van het Westergat niet mogelijk blijken. Trouwens door een strijder behoeft nog niet bepaald een pantserschip te worden verstaan. In de Marine-vereeniging te Helder is dan ook de vraag of het mogelijk ware werkelijke strijders te bouwen die slechts 45 dM. diep gaan, voor het tegenwoordige toestemmend beantwoord. Zelfs is bij die gelegenheid door den Hoofdingeneur Jansen een bestaand schip van dien diepgang als een voor onze behoeften in vele opzichten navolgenswaardig type aangewezen.

Op den duur moeten wij dus in Indië voor het auxiliair eskader komen tot nieuwe schepen, geschikt voor de zeegaten van Soerabaya en wel, als 't kan tot zulke, waarbij grooter *offensief* vermogen is vereenigd met kleiner bemanning, dan thans voor de kruisers wordt vereischt. Het offensief vermogen is bij die schepen hoofdzaak. Want wij hopen te hebben aangetoond hoe die schepen de transportvloot en hare begeleiding, zoo die ooit komen opdagen, moeten aanvallen, hoe zij vooral bestemd zijn om uitvallen te doen uit Soerabaya, en eindelijk hoe zij den vreemden indringer uit den archipel hebben te verdrijven. Zij moeten dus aanvallers zijn in den volsten zin des woords.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Hun defensief mag voornamelijk bestaan in de achter hen gelegen versterkte oorlogshaven Soerabaya en in hun stoomvermogen om die met snelheid te bereiken.

Beurtelings zou, terwijl de drie overige strijders kruisende waren, één er van voor Soerabaya moeten liggen. Deed zich het geval voor, dat onverwachts een der aldaar opgelegde reservestoomschepen moest worden in dienst gesteld, dan zou, gelijk wij reeds vroeger zeiden, de vóór Soerabaya liggende strijder daaraan tijdelijk een equipage moeten afgeven, maar niettemin zelf met verminderde bemanning in dienst moeten blijven. Aangezien echter voor bemanning van de reservestoomschepen ook kan dienen het op de wachtschepen geplaatste reserve-personeel, vormende de 10% bovenrol der in dienst zijnde schepen, zoo behoeft deze strijder niet eer personeel af te geven dan nadat de wachtschepen hebben geleverd wat zij kunnen missen. De *strijder* moet zoolang mogelijk *strijdvaardig* blijven en zoolang mogelijk zijn oefeningen kunnen volhouden.

Om echter steeds *vier* schepen slagvaardig te hebben zou men er *zes* dienen te bezitten, die elkaar op de hierna te vermelden tijdstippen zouden moeten aflossen.

Aan de door ons voorgestelde samenstelling van de Indische Zeemacht laat zich, naar 't ons voorkomt, ook eene goede regeling van het personeel verbinden.

Door eene goede regeling verstaan wij eene zoodanige, waarbij ten eerste de verdediging van Nederland niet wordt opgeofferd aan de behoeften van Indië, waarbij ten tweede niet wordt gespeculeerd op het onbereikbare en waarbij ten derde die stabiliteit wordt verkregen, die men zoozeer behoeft, wil men komen tot verbetering van het gehalte, gepaard met voltalligheid van het vereischt personeel. Zij dient met zich te brengen dat een man, die in dienst komt, vrij wel vooruit kan nagaan wanneer hij naar de Koloniën zal moeten vertrekken, hoe lang hij dáár zal moeten blijven en wanneer hij in Nederland op de vaartuigen voor landsverdediging als anderszins dienst zal moeten doen.

Slechts bij eene zoodanige regeling zal het mogelijk wezen eene

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

methodisch geregelde opleiding van het personeel en het zoo noodige verband tusschen officieren en minderen van eenzelfde schip te verkrijgen.

Wat, in verband met onze voorstellen, aan personeel noodig zou zijn, moge uit het hierna volgende blijken.

Wanneer men buiten rekening laat de Mariniers, de zeemiliciens, en verder alles wat niet geschikt is om dienst te doen op de actieve schepen, zooals de jongens, de in opleiding zijnde leerling-machinisten, de muzikanten en dgl., dan telt, blijkens het jaarboekje over 1885, de Marine in rond cijfer 4600 strijdbare *vrijwilligers* aan onderofficieren, baantjesgasten en matrozen.

Stellen wij nu, dat het niet mogelijk of wel om financieele redenen niet raadzaam is die normale sterkte met een eenigszins beteekenend cijfer te vermeerderen en nemen wij vervolgens aan — daar wij voor het oogenblik den toestand beschouwen, zooals die naar onze meening in de toekomst zou *behooren* te zijn — dat bij den aanbouw van nieuwe stoomschepen 4e kl. voortaan zal worden gevolgd het type, thans toegepast op de stoomschepen 4e kl., in aanbouw bij de Koninklijke fabriek van stoom- en andere werktuigen te Amsterdam en bij de Maatschappij de Schelde te Vlissingen, welke schepen elk 20 man minder bemanning aan Europeanen eischen dan de oude stoomschepen 4e kl. [1]). Alsdan zal men — buiten rekening latende de états-major, de Mariniers en (behalve voor de torpedobooten) de helft der vuurstokers, die in Oost-Indië door inlanders worden vervangen — de bemanning kunnen stellen:

van een strijder op 180, van een stoomschip 4e kl. op 40 en van een torpedoboot op 13 Europeanen, kader en minderen,

en alzoo in 't geheel in Indië noodig hebben voor 4 strijders met 5 stoomschepen 4e kl. en 25 torpedobooten: 1245 man.

Dit benoodigd getal koppen moet nu, met het oog op zieken, gekwetsten enz. ten eerste verhoogd worden met 10%, waardoor

[1]) Wij brengen hierbij in herinnering dat de raderbooten, wanneer de nog bestaande zullen zijn opgevaren, uit de typen van oorlogsbodems voor Indië behooren te verdwijnen.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

het stijgt tot 1369 man. Verder moet het vermeerderd worden met een vaste kern van bemanning voor de beide wachtschepen die, hoezeer bestemd om deze 10% bovenrol gelijktijdig met de reconvalescenten en non-valeurs op te nemen, elk nog wel een 50 man Europeesch kader en minderen zullen vorderen, waardoor het benoodigde getal klimt tot 1469 man.

Eindelijk moet er nog gezorgd worden voor geregelde aflossing.

Nemen wij aan dat het personeel niet langer dan 3 achtereenvolgende jaren in Indië mag blijven en dat dus jaarlijks $^1/_3$ van de aldaar aanwezige sterkte zal worden afgelost, dan moet hiertoe het cijfer 1469 nog met $^1/_3$ worden vermeerderd, waardoor men komt op 1959 koppen.

Het totaal cijfer der in Indië benoodigde Europeanen, aan onderofficieren en minderen der Zeemacht, bedraagt alzoo in rond cijfer 2000 man.

De geheele Zeemacht telt, gelijk wij zeiden, tegenwoordig aan strijdbare vrijwilligers 4600 man, kader en minderen. Na aftrek van de 2000 benoodigd voor Oost-Indië, blijven er dus nog 2600 over voor Nederland en West-Indië.

Dit getal is voldoende.

Voor de landsverdediging zijn tegenwoordig te bemannen: 4 ramschepen, 12 monitors, 4 riviervaartuigen (type Isala), 1 idem (Vahalis), 30 staunches en 1 stalen kanonneerboot.

Voor het oogenblik de wijzigingen, die bij eventueele vernieuwing van dit materieel wenschelijk zouden zijn, buiten beschouwing latende, eischen die schepen in dezelfde volgorde, ongerekend état-major, Mariniers en zeemiliciens (zoowel matrozen als vuurstokers) volgens de bemanningslijsten: 244 + 552 + 68 + 15 + 480 + 12 = 1371 man.

Voeg nu hierbij ten eerste 500 man voor den torpedodienst, ten tweede 200 man voor West-Indië en eindelijk 5% van het aldus verkregen geheel voor zieken en andere non-valeurs, dan komt men tot 2171 man. Er blijven dus *wanneer al het materieel gelijktijdig in dienst is* nog bijna 430 man beschikbaar voor andere diensten (opleidingsschepen, wachtschepen enz.).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Hierbij zij echter in het oog gehouden, dat wij van *de beschikbare* 4600 vrijwilligers hebben afgenomen voor hier te lande en Indië te zamen — met inbegrip van $^1/_3$ surplus in Indië en de percentage wegens verloop — 1000 man voor torpedodienst, nl. 650 torpedisten en 325 machinisten en vuurstokers, *hoewel het geheele korps torpedisten tegenwoordig nog geen 150 man telt en dus nog geheel moet worden gevormd.*

Wij meenen alzoo veilig te mogen aannemen dat, lettende op het tegenwoordig beschikbare personeel aan vrijwilligers, de grens van het bereikbare met de door ons aangenomen scheepsmacht reeds vrij wel is genaderd, maar dat de sterkte aan vrijwilligers voor die scheepsmacht ook voldoende is en er derhalve, bij maatregelen met betrekking tot het personeel, in de toekomst niet zoozeer valt te streven naar vermeerdering van getalsterkte dan wel naar verbetering van gehalte.

Wijzen wij nog op eene kleine bate, die te vinden is bij de aflossing.

Doet men namelijk de aflossing, die wij om de 3 jaren zouden wenschen, voor het geheele personeel tegelijk, en wel b. v. tegen het einde des jaars, dan is natuurlijk, tijdens die aflossing plaats heeft, $^1/_3$ van het voor Indië vereischte personeel op de uit- of tehuis-reis. Maar met den duur der aflossing behoeven zoo noodig niet meer dan 4 maanden gemoeid te zijn, nl. 2 voor de uitreis en 2 voor de tehuis-reis. Slechts gedurende die 4 maanden is alzoo dat $^1/_3$ aan de diensten in Nederland onttrokken, doch den overigen tijd, o. a. wanneer de zomeroefeningen plaats hebben, kan het voor kruistochten als anderszins beschikbaar zijn.

Nu is natuurlijk het geval denkbaar dat juist bij het uitbreken van een oorlog $^1/_3$ voor aflossing onderweg is, doch naar alle waarschijnlijkheid zal het dan, zooal niet aan Nederland, dan toch aan Indië ten goede komen.

In de eerste jaren zal de aflossing der strijders wel niet anders kunnen geschieden, dan door middel van bestaande kruisers. Doch wanneer wij eenmaal ook twee reserve-*strijders* mochten bezitten, dan zou het verreweg de voorkeur verdienen dat elk schip met zijn geheele bemanning uit en tehuis voer, evenzeer

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

als dit al dadelijk zou dienen te geschieden met de stoomschepen 4e kl. Men zou, wanneer de omstandigheden, de beschikbare tijd en het charter van schip zulks veroorloofden, de aflossingsreizen dikwerf rond de Kaap moeten doen plaats hebben en zooveel mogelijk gelijkmatig over de drie jaren moeten verdeelen. Zoo zou men b. v. kunnen aflossen:

het 1e jaar 2 strijders en 7 torpedobooten;
„ 2e „ 1 strijder; 4 stoomschepen 4e kl. en 8 torpedobooten en
„ 3e „ 1 strijder, 1 stoomschip 4e kl., 2 wachtschepen en 10 torpedobooten.

Elke aflossing neemt haar eigene 10% surplus mede. Het volk voor wachtschepen en torpedobooten, dat niet met een voor verwisseling aangewezen bodem kan meëgaan, zal per mailboot kunnen worden overgebracht.

Evenzoo zouden om de 3 jaar de te Soerabaya garnizoen houdende compagniën Mariniers moeten terugkeeren. Telde het Bataljon aldaar 3 Europeesche compagniën, zoo zou jaarlijks ééne compagnie kunnen omwisselen met eene in Nederland.

Mocht eene regeling als de voorafgaande ook al vele bezwaren en gebreken hebben, men zou er althans ééne zaak door bereiken, namelijk: *regelmaat*. De regeling strookt tevens met de normale *werkelijke behoeften* zoo voor Nederland als voor Indië. Thans is er in Indië feitelijk noch een surplus van 10%, noch eene geregelde aflossing, terwijl, ondanks het groot personeel dat van de Marine in Indië wordt gebezigd, de verdedigbaarheid der Kolonie veel meer in naam dan in de daad bestaat. De verdediging van Indië is evenwel eene der hoofdbestemmingen van de Zeemacht, zij is een der voorname redenen van haar bestaan. Die bestemming mag dus zeker niet op den achtergrond worden gesteld, ten koste van zaken die ook op andere wijze te bereiken zijn. Nog eens zij hier herhaald dat men slechts naar het volstrekt noodige moet streven; al wat daar buiten ligt moet men loslaten.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

In overeenstemming met dit beginsel moeten wij ook den blik werpen op de Marine-établissementen in Indië.

Hoe, ten aanzien van Nederland, vervanging der Rijkswerven door Marine-arsenalen tot betere verdedigbaarheid en besparing van kosten kon leiden, hebben wij getracht te bewijzen. Niet even als hier zal men echter in Indië voor reparatiën Rijkswerkplaatsen kunnen ontberen, al wordt ook bij de door ons voorgestane belangrijke inkrimping der Indische Mil. Marine en het geregeld na een driejarig verblijf naar Nederland terugkeeren der schepen, de behoefte daaraan belangrijk minder dan thans. De particuliere industrie is daar ginds nog niet zóó ver ontwikkeld dat men zich geheel op haar zou mogen verlaten. Doch men zal, in verband met het voorafgaande, voorzeker in Indië met ééne Rijkswerkplaats kunnen volstaan. Daartoe is dan die te Soerabaya, in verband met de verdedigingsbelangen der Kolonie, als van zelve aangewezen. De werf dáár zou evenwel tot de kleinst mogelijke proportiën moeten worden beperkt en wel tot een arsenaal, met eene reparatieplaats. Van het bouwen van oorlogsschepen in Indië zou voor goed moeten worden afgezien. Niet slechts dat dit nooit resultaten heeft afgeworpen, waarop met voldoening te wijzen valt, maar ook de door den Minister DE WAAL gekoesterde verwachting, dat door ginds schepen te laten bouwen, aldaar werkkrachten zouden worden aangekweekt, waaruit allengs een tak van particuliere nijverheid zou worden geboren, die meer en meer zich uitbreidende aan Indië ten goede zou komen, heeft zich niet verwezenlijkt. Het bouwen is er bovendien duur en leidt tot grooter omvang voor de werf, dan bloot voor reparatiën noodig is. Zelfs deze laatsten zouden moeten worden beperkt. Want gaat men in de Tabellen A en B den toestand der schepen na, dan vindt men daarin geene aanmoediging tot het doen verrichten van groote reparatiën in Indië. De schepen schijnen er te veel te worden opgevaren, hetgeen men voorkomt wanneer men ze geregeld naar Nederland laat terugkeeren en ze dan naziet en herstelt. Wel kost ook dat heen en weêr varen geld, maar duurder dan thans zal men wel niet ter markt gaan en in ieder geval wint

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

men er mede dat eene equipage met een schip uit en tehuis vaart, daargelaten dat men op die wijze de kans erlangt op minder invalide schepen.

Maar zoo een reparatiewerf te Soerabaya al behouden zou dienen te worden, het établissement op Onrust zou daarentegen moeten worden opgeheven.

Onbeschermd ligt het tegenwoordig ten prooi aan den eersten den besten aanvaller die er bezit van mocht willen nemen. Het is dus *schadelijk* voor de verdedigingsbelangen, want dit niet te verdedigen établissement moet worden aangemerkt als een geschenk dat men den vijand doet. Het is een reparatieplaats voor zijne torpedobooten, een gelegenheid om zijn materieel te dokken en te herstellen, die hem gewis, daar ginds in den archipel, maar al te welkom zal wezen. Reden genoeg om het te doen verdwijnen, afgescheiden van de kosten die door zijn opheffing zullen worden bespaard en afgescheiden van het onraadzame om voor *oorlogs*behoeften er een établissement op na te houden, waarop alleen, wanneer men met alle Mogendheden in *vrede* is, te rekenen valt. In vroeger tijden mocht men Onrust door de vloot en Martello-torens beveiligd kunnen achten; die tijden zijn voorbij.

Men zal ons tegenwerpen dat de inrichtingen, die wij door opheffing van 't établissement Onrust aan den vijand willen onttrekken, na eenigen tijd vermoedelijk door hem zullen worden aangetroffen te Tandjong Priok.

Dat bezwaar bestaat. Op den duur zullen werkplaatsen en inrichtingen ten behoeve der stoomvaart dáár niet kunnen worden geweerd. Toch mogen zij den vijand niet ten bate komen; hare verrijzing zal ons dus waarschijnlijk nopen om, tot bestrijking van den ingang der haven, een fort te bouwen, waarvoor trouwens ook uit anderen hoofde veel te zeggen is. Men meene echter niet dat zulk een fort bij machte zou wezen om de in de haven liggende schepen, alsook hetgeen tot de haven zelve behoort, tegen het vuur van 's vijands vloot te beveiligen. De ligging der haven laat dit niet toe. In den bouw van zulk een fort mag dan ook volstrekt geen aanleiding worden gezocht

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

om de plaatsing van een établissement voor de oorlogsmarine te Tandjong Priok gerechtvaardigd te achten. Al laat men de onhoudbaarheid daar, dan nog wijst het beginsel van eenvoudigheid door concentratie, er genoegzaam op dat het geraden is zich tot één établissement en wel te Soerabaya te bepalen. Men versnippere de krachten niet, maar bestemme veel liever de gelden, die door opheffing van Onrust en andere vereenvoudigingen kunnen vrijvallen, tot het vormen van een oorlogsstation te Soerabaya. Men zal dan jaar op jaar winnen in weerbaarheid zoo voor de vloot als voor gansch Indië. Immer naar één en hetzelfde doel strevende, *moet* men ten slotte slagen. Maar juist omdat men die overtuiging kan hebben en omdat men vooruit kan nagaan dat datgene wat men hier tot stand brengt van onberekenbaar nut zal zijn, zelfs in de verre toekomst, daarom doe men hier niets ten halve.

Niets ten halve te doen moet trouwens bij alle overige maatregelen de leidende gedachte zijn. Maar daartoe is allereerst noodig als *grondslag* een, als wij 't zoo noemen mogen: *harmonisch geheel, binnen de grenzen van 't bereikbare.* Immers Marine in Nederland en Marine in Indië: personeel hier en ginds; personeel en getalsterkte van het materieel; toestand van het materieel en aflossing; aflossing en werven; werven en oorlogsindeeling; zij allen staan, zooals uit het voorafgaande gebleken is, met elkander in 't nauwste verband. Is echter eenmaal de grondslag methodisch en zuiver gelegd, dan kan men daarop voortbouwen en naar verdere volmaking streven.

De overgangstoestand.

Na in de voorafgaande regelen te hebben geschetst hoe, naar 't ons voorkomt, de Marine in Indië zou behooren te zijn ingericht om te geraken tot eene goed geoefende, ten allen tijde strijdbare vloot, staan wij voor den feitelijken toestand, zoo lijnrecht in strijd met hetgeen door ons wordt gewenscht. En toch dient met dezen rekening te worden gehouden, ook zelfs

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

door ons, hoe weinig kans er besta dat onze denkbeelden zullen worden verwezenlijkt. Maar wij moeten het doen volledigheidshalve. Want het bestaande kan niet op eenmaal worden afgebroken en met de verwezenlijking van 't geen wij voorstaan, zouden ongetwijfeld jaren gemoeid zijn.

Immers het is in redelijken zin niet aanneembaar dat men met kracht voor Indië tegelijk pantserschepen en torpedobooten zou doen aanbouwen. Men zal al zeer tevreden mogen zijn wanneer de aanbouw van één dezer beide werkelijk met den noodigen spoed kan worden doorgezet. Het een, of het andere, kan dus slechts in de *tweede* plaats in aanmerking komen. Alzoo is de vraag: waarmede moet men beginnen?

Zooals op het oogenblik de stand van zaken is, bestaat er bij ons over het hierop te geven antwoord geen twijfel. Het eerst zal men krachtig het bouwen van zeewaardige torpedobooten voor vischtorpedo's moeten aanvatten. Tevens zou hiermeê gepaard moeten gaan het opheffen van het établissement Onrust en het inrichten van Soerabaya tot oorlogshaven, onder die inrichting ook te rekenen de verbetering van het Westergat.

De reden waarom wij aan deze wijze van werken, boven andere, de voorkeur geven is de volgende.

Vooreerst zijn de kruisers, die wij bezitten, als schepen van groot charter, zeer goed te bezigen tot vlagvertoon, terwijl de torpedobooten al dadelijk een geducht wapen zouden verschaffen tegen een Europeeschen of daarmeê gelijk te stellen vijand. Torpedobooten hebben ook het voordeel dat zij zeer goed hun ligplaats en vrijheid van beweging kunnen vinden te Soerabaya, zelfs al zijn de waterwegen dier plaats niet verbeterd. Die verbetering zal zeker onderscheidene jaren vorderen. Tegen den tijd dus dat een tweetal strijders voor Indië gereed zal kunnen wezen, zal men — naar wij hopen — ook met de verbetering dier waterwegen een eind op streek kunnen zijn. Aangezien echter het bouwen van torpedobooten tamelijk vlug kan geschieden, zoo behoeft men al dien tijd niet weerloos te wezen tegenover het buitenland. Met alzoo in de door ons aangegeven volgorde te werk te gaan, zou men:

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

1e volledig gereed zijn voor de diensten tegenover den inlander;

2e allengs in weerbaarheid toenemen tegenover den vreemdeling, en

3e tevens geleidelijk eene organisatie voor het personeel in 't leven kunnen roepen, die daaraan niet slechts meer stabiliteit dan de tegenwoordige verschafte, maar ook meer in overeenstemming ware met de behoefte aan personeel voor Nederland.

Men kan natuurlijk niet met een tooverslag alles veranderen. Tal van bezwaren en moeilijkheden zijn vooraf te overwinnen. Maar men zou althans den zooeven aangewezen weg op kunnen gaan, met de wetenschap *wat* men *summa summarum* bereiken wil en met het vertrouwen schenkend bewustzijn dat dit einddoel ook werkelijk niet onbereikbaar is.

Het spreekt van zelf dat, tegelijk met het ten uitvoer brengen van bovengenoemde maatregelen, ook de hand zou dienen te worden geslagen aan eene met de militaire belangen strookende regeling der pakketvaart, waarbij de door verschillende richtingen voorgestane zienswijzen en de zeer uiteenloopende belangen die zich daaraan vastknoopen, ongetwijfeld een kluwen zullen vormen, waaruit het algemeen landsbelang zich niet dan met moeite zal kunnen losworstelen.

De overgang van het tegenwoordige tot het in 't aanzijn te roepen stelsel zou zoo geleidelijk mogelijk moeten zijn. Men zal de, volgens het jaarboekje der Marine over 1885, tegenwoordig reeds tot 4 schepen beperkte scheepsmacht voor Atjeh vooreerst niet verder kunnen verminderen; eene regeling der pakketvaart, gelijk wij voorstaan, heeft om goed te werken tijd noodig en ook de vereischte torpedobooten zullen lang niet dadelijk beschikbaar zijn.

Daarom zouden wij te Atjeh het aantal stoomschepen 4e kl. voorloopig op 4 willen behouden, waaronder 2 van het nieuwe type. De door ons aangenomen indeeling van het personeel in Indië verzet zich hiertegen niet, aangezien zoolang er geen torpedobooten voor Indië in aanmaak en deze nog veel minder daar ginds aanwezig zijn, er ook over geen personeel voor den torpedodienst aldaar behoeft te worden beschikt. Het daarvoor

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

door ons uitgetrokken getal van 325 koppen kan dus, behalve 53 man, volgens het Koloniaal Verslag van 1885 vereischt voor de 3 in Indië aanwezige opnemingsvaartuigen, strekken vooreerst tot bemanning van 2 extra-stoomschepen 4e kl. van het oude type (elk 61 man vorderende) voor Atjeh en verder tot aanvulling van de meerdere bemanning ad 31 man, die er noodig is op een kruiser van het *Atjeh*-type, boven de 180 koppen door ons gerekend voor een strijder. Aannemende dat voorloopig voor 3 strijders even zooveel zulke kruisers worden gebezigd, maar dat, om geen materieel en personeel te kort te komen, voor den 4en strijder en wel voor dien gestationeerd vóór Soerabaya, wordt genomen een stoomschip 1e kl. van het type *Zilveren Kruis* — welks bemanning bijna gelijk is aan die door ons aangenomen voor een strijder — zoo zal, gedurende den overgangstoestand, tot bemanning der schepen in Indië volgens de bebemanningslijsten en het bovenvermelde worden vereischt voor:

3 kruisers, 1 stoomschip 1e kl., 2 stoomschepen 4e kl. van het nieuwe type, 5 idem van het oude type, 2 wachtschepen en 3 opnemingsvaartuigen:

achtereenvolgend $3 \times 211 + 1 \times 177 + 2 \times 40 + 5 \times 61 + 2 \times 45 + 53 = 1338$ koppen.

Wederom zijn bij deze berekening de états-major, de Mariniers en de helft der vuurstokers, die door inlanders worden vervangen, buiten rekening gelaten.

Dit aantal van 1338 koppen moet nu eerst worden vermeerderd met $^1/_{10}$ voor het verloop en daarna met $^1/_3$ voor aflossing, waardoor het ten slotte wordt 1962 koppen.

Wanneer al het bovengenoemde materieel dus in dienst is, zal er van het door ons voor Indië uitgetrokken cijfer van 2000 koppen, nog een 38 man overschieten om voorloopig tot torpedisten voor de eerste Indische torpedobooten te worden opgeleid bij den torpedodienst in Nederland. Naar gelang er dan meer torpedobooten in Indië aankomen, is er in de behoefte aan personeel voor die booten, te voorzien door voort te gaan met stoomschepen 4e kl. van het oude type door dergelijke schepen van het nieuwe te vervangen. Op die wijze toch wint men personeel zonder in de

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

indeeling ook maar eenige ingrijpende wijziging te brengen. Verder wordt ditzelfde bereikt door aldaar nog een tweeden kruiser te vervangen door een stoomschip 1e kl. (type *Zilveren Kruis*), terwijl ook tijdelijk het voor Batavia gestationeerde stoomschip 4e kl. ware buiten dienst te stellen, wanneer niet de mogelijkheid bestond vóór dien tijd een der stoomschepen van Atjeh weg te nemen. Later kan dan het tweede der te Atjeh aanwezige extra-stoomschepen dien weg volgen.

Door dergelijke maatregelen ware allengs te komen tot den nieuwen toestand, zonder het door ons voor Indië aangenomen cijfer van 2000 onderofficieren en minderen te overschrijden.

Met voordacht hebben wij, bij onze beschouwingen over de strijdkrachten in Indië, tot dusverre de dáár aangewezige pantserschepen *Koning der Nederlanden* en *Prins Hendrik der Nederlanden* buiten bespreking gelaten.

Als strijders hebben die schepen geen groote beteekenis meer, wegens hun verouderde geschutbewapening en te zwakke pantsering, in verhouding tot hun snelheid. Waren zij nu overigens gaaf en goed, dan zou het overweging kunnen verdienen, hierin b. v. wat de bewapening betreft, wijziging te brengen, maar — hoe tal van jaren de *Hendrik* zich ook uitstekend moge gehouden hebben — de jongste berichten over beider toestand luiden alles behalve gunstig. Eenmaal aan 't wijzigen en veranderen gaande, zal 't bij een schip wel zijn zooals bij elk ander bouwwerk, namelijk: dat men niet weet waar te eindigen. Want telkens komen nieuwe gebreken voor den dag, die dan tevens moeten worden weggenomen. Dergelijke veranderingen kosten uit den aard der zaak altijd veel geld en men behoudt in dit geval ten slotte een vertimmerd schip, waarvan een gedeelte nieuw en een gedeelte oud is, om kort te gaan een schip van een verouderd type en met al de gebreken aan zijn oorspronkelijken vorm eigen. Daarom kunnen wij niet veronderstellen dat het raadzaam zou wezen die schepen weder tot strijders voor Indië op te knappen; wij durven er althans niet op te rekenen. Voor vlagvertoon zijn het dure schepen wegens hun groot steenkolenverbruik; uit het meergenoemd Overzicht

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

zal men ontwaren hoe weinig diensten zij voor dat doel hebben bewezen. Het ware daarom, naar wij meenen, het beste die schepen naar Nederland te doen terugkeeren, om ze hier in de 2e klasse van reserve op te leggen. Wellicht is er dan in sommige omstandigheden nog partij van te trekken. In elk geval zal men hier te lande, waar men over de zeemilitie kan beschikken, er gemakkelijker in slagen ze bemand te krijgen dan in Indië.

Wanneer van de 6 kruisers, die wij bezitten, er 2 — om voor aflossing te dienen — in reserve blijven in Nederland en er 3 dienst doen in Indië, blijft er nog één over.

Dien kruiser zouden wij willen gebruiken tot het vertoonen van onze vlag in den vreemde.

Want bovenaan bij elke organisatie sta de vorming van het personeel.

Vándáár dat aan de beide opleidingsschepen zoo hooge waarde moet worden gehecht, omdat zij het zijn die in hoofdzaak de bemanningen voor de oorlogsvloot leveren. Wegens den lust die er bestaat om op die schepen te komen, gevoegd bij den jeugdigen leeftijd ($13^1/_2$—16 jaar) waarop de jongens in dienst treden en den langen duur van hun dienstverband, moet het, bij eene goede regeling, mogelijk wezen daaruit kader voor de vloot aan te kweeken.

Aan hun opleiding en vorming, tot het tijdstip dáár is waarop zij als mannen in het eigenlijke personeel van de vloot overgaan, mag niets ontbreken. Niet slechts zal alles moeten worden aangegrepen om hen in merg en been te doordringen met echten militairen geest, maar er mag ook niets worden verzuimd om er ware zeelieden, bezield met liefde voor den dienst op 's lands oorlogsvloot, van te maken.

Dit doel zal men niet bereiken met ze als jeugdige knapen, nog onvoldoend physiek ontwikkeld, in Indië te verspreiden over de stations [1]). Daartoe moeten zij *onder leiding*, zij het dan

[1]) Zoo vermeldde het „Dagblad voor Nederland" van 7 October 1885: „In het Koloniaal Verslag wordt er.... op gewezen dat het meerendeel der uit Nederland gezonden schepelingen (924 ond. off. en mansch. in 1884)

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

in verschillende partijen, bijeen blijven en de zee bevaren [1]).

Behalve dat men ze na het verlaten van het opleidingsschip wellicht aan aflossingsreizen naar Indië, heen en terug, zou kunnen laten deelnemen, kan hiertoe ook partij worden getrokken van bovenbedoelden nog beschikbaren kruiser.

Zulk een schip alleen met jong volk te bemannen zou niet aangaan. Maar het is ook niet noodig, want er moet niet slechts afwisseling blijven in den dienst voor de jongeren maar ook voor de ouderen. Zij wordt dubbel noodig wanneer er ooit eene regeling mocht tot stand komen, waarbij een grooter aantal manschappen dan het tegenwoordige voor den dienst in Nederland wordt aangewezen. Wil men dan *zeelieden* en daarbij wat men noemt „leven" onder het personeel behouden, zoo zal ongetwijfeld telkens een deel van dat personeel buitengaats moeten dienst doen.

Plaatst men op een der fraaiste kruisers een deel der jonge lieden van de opleidingsschepen, liefst die welke voor de toekomst wat beloven; vult men hun getal, om tot eene behoorlijke equipage te komen, aan met goede en bevaren matrozen en laat men vervolgens door zulk een schip fraaie, belangwekkende reizen doen, dan wordt de lust tot den zeedienst opgewekt. Dan zij de plaatsing op dien bodem niet slechts eene belooning, maar tevens de verwezenlijking van datgene wat de jonge zeeman zich steeds heeft gedroomd, wat door den ouderen nog immer wordt begeerd en wat door alle tijden heen de poëzie van het zeewezen is geweest, namelijk: met een flink oorlogsschip de zeeën te doorklieven, vreemde landen te bezoeken en overal voor 's lands vlag eerbied af te dwingen.

Zeker geen beter middel om zeelieden aan te kweeken dan vlagvertoon, want aan het leerzame van den dienst buitengaats

---

uit zoogenaamd „licht volk" bestond. Eerlang gaat weder een transport van 200 jongentjes, ter *versterking* van het personeel in Indië, rechtstreeks van de opleidingsschepen derwaarts."

[1]) Zie de voordrachten door den Luitenant ter Zee C. H. de Goeje en den Kapitein Luitenant ter Zee J. C. Joekes, over de opleiding, gehouden in de Marine-Vereeniging.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

paart zich dan de prikkel om tegenover vreemde natiën de eer der Zeemacht op te houden. Wat moet *dit* niet zeggen voor eene Marine met een verleden als de onze! Bij zulk eene gelegenheid — wij kunnen 't ons levendig voorstellen — komt men in aanraking met mogelijke tegenstanders. Men weegt en beoordeelt elkander. Het zijn als 't ware vredesmanoeuvres van den eenen vijand tegenover den anderen. Zoo althans moet het in vroeger jaren geweest zijn, toen des winters onze schepen gezamenlijk met de Engelsche en Fransche lagen te Mahon. Deed de een heden eene manoeuvre, morgen trachtte de ander haar nog beter uit te voeren. Schoten den eenen dag de Franschen naar de schijf, den volgenden dag trachtten de Nederlanders hun dit te verbeteren. Zoo was het een voortdurende wedijver. Welk een gelegenheid tot oefening! Maar ook welk eene voorbereiding voor de bestemming van de Zeemacht — den oorlog!

Ook cijfere men het nut niet weg dat, behalve voor oefening van het personeel, het vertoonen van de vlag, vooral bij minder beschaafde volken, oplevert. Zulke volken oordeelen alleen naar hetgeen zij *zien* en de verschijning van het oorlogsschip zegt hun dat Nederland nog schepen en kanonnen heeft om zijn rechten te doen eerbiedigen.

Wie hieraan twijfelt, hij hoore de consuls van zulke landen. Een dezer, in een groot Aziatisch Rijk gevestigd, deelde aan schrijver dezer regelen mede hoe, van het oogenblik af dat het oorlogsschip verscheen, alle moeilijkheden als door een tooverslag waren uit den weg geruimd, hoe hooggeplaatste personen en vreemde zaakgelastigden, die tot dusverre geen notitie van hem genomen hadden, zich nu haastten bij hem hunne opwachting te komen maken, hoe onze invloed zich daar ginds op nieuw vestigde en hoe hij nadien een geopend oor vond tot het treffen van voor ons land voordeelige overeenkomsten.

Wij Nederlanders, die niet tot die natiën behooren die altijd met het kanon gereed kunnen staan, wij moeten ons vooral doen gelden door het prestige en de persoonlijkheid onzer consuls. Dat prestige wordt door de verschijning van het oorlogs-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

schip gebaat. Zijn er ook al onder de consuls enkelen, die in de komst van zoodanig schip weinig heil zien, men vergete niet dat een dergelijk bezoek, behalve tal van beslommeringen, ook uitgaven aan receptiekosten noodig maakt, waarop natuurlijk niet allen gesteld zijn.

Kruisen en vlagvertoonen moeten dus een integreerend deel van het programma onzer Zeemacht blijven uitmaken. Tot één kruiser hebbe men zich niet te bepalen. De aflossingen die voor Indië noodig zijn en de aanwezigheid van alle bemanningen voor de vaartuigen tot landsverdediging, die der riviervaartuigen inbegrepen, op hun volle sterkte compleet, zullen het veeltijds mogelijk maken voor dit doel meer dan één schip in zee te hebben.

Immers dat de politieke toestanden niet zouden toelaten beurtelings een deel van de zooeven genoemde bemanningen, mits nu en dan onder bereik van de telegraaf komende, in de Europeesche zeeën buitengaats te zenden, laat zich niet veronderstellen.

Ongetwijfeld zal ook van het torpedo-personeel nu en later nog een zeker aantal manschappen op de hiertoe te bestemmen schepen kunnen worden geplaatst. Immers, al zullen de spar-torpedobooten voorloopig in Nederland de plaats van een gelijk getal noodig geachte visch-torpedobooten moeten innemen, zoo kan, zoolang het gevorderd aantal dezer laatstgenoemde booten nog op verre na niet aanwezig is, zonder bezwaar ook een deel van het door ons voor torpedodienst uitgetrokken aantal koppen, met name van het daaronder te rekenen getal machinisten en vuurstokers, bij die oefeningsreizen worden ingedeeld. Later, als die booten compleet zullen zijn, zal ditzelfde mogelijk blijven gedurende den winter.

Vormt men door die reizen al niet torpedo-personeel, men vormt er althans *zeelieden* door.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

III. BESLUIT.

Aan het einde dezer beschouwingen vergunne de lezer ons hem nog eenmaal een blik te doen werpen op het geheel, zooals wij dit ons gedacht hebben.

Wij zien dan aan het Nieuwe-Diep geen Rijkswerf, maar dáár alles vereenigd wat op de opleiding der vloot betrekking heeft. Officieren en kader zijn doordrongen van het hoog gewicht van hun taak. Geen dag schier of men hoort het vuren der Marine-artillerie of wel het schieten der matrozen met klein geweer, hetzij uit de tirailleurlinie, hetzij bij de oefeningen op de schijf. Strenge discipline, trouwens overal bij de Zeemacht gehuldigd, wordt hier in hare uiterste vormen toegepast. De vroegere Marine-werf is grootendeels tot localiteit voor onderwijs en kazerneering ingericht. Aan den wal liggen, behalve de opleidingsschepen, de korvetten voor bootsmansleerlingen, het artillerieschip, een monitor, twee staunches en een paar torpedobooten, allen in dienst. De monitor en de daarna genoemde schepen zijn, ten einde daarop de exercitiën te kunnen leeren, gedetacheerd van het Noordereskader (gestationeerd te Amsterdam). Iets verder liggen de brikken, die straks, voor de eerste oefeningstochten, door de jongens der opleidingsschepen zullen worden opgetuigd en even daar voorbij de kruiser, die, na afloop van den cursus, een deel hunner, met eene equipage van de beste matrozen, aan boord zal nemen tot het doen van een kruistocht naar verre gewesten.

Het commando over het geheel, waartoe ook behoort een Bataljon Mariniers en de op een der forten gekazerneerde strafdivisie

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

der Marine, wordt gevoerd door een Vice-Admiraal of Schout-bij-Nacht.

Vóór Amsterdam liggen steeds in dienst een wachtschip en een tweetal monitors; een dezer laatsten is meer bepaald bestemd tot bewaking van het Noordzeekanaal. Drie andere monitors liggen, met sterk verminderde bemanning aan boord, ten allen tijde in gereedheid in de bassins van het in de plaats der Rijkswerf getreden Marine-arsenaal aan de Noordzijde van het IJ, alwaar tevens in de 1ste klasse van reserve zijn opgelegd de staunches en waar zich ook de in dienst en niet in dienst zijnde torpedobooten van het eskader bevinden, die voor de verdediging van de Zuiderzee bestemd en niet aan het Nieuwe Diep in dienst zijn.

Het arsenaal bevat bovendien de torpedo- en pyrotechnische werkplaatsen der Marine, zoomede magazijnen voor torpedo's, buskruit, munitie en al wat verder noodig mocht zijn voor het met de verdediging van Amsterdam belaste Noorder-eskader, terwijl in dat établissement, in de 2e klasse van reserve, liggen de niet gepantserde stoomschepen, bestemd voor den algemeenen dienst. Tot dit arsenaal worden ook gerekend te behooren het zoogenaamd Groot-Magazijn met de Directiegebouwen aan het Oosterdok die, na de opheffing van de werf, aan het Departement van Marine zijn verbleven.

Het commando van het Noorder-eskader wordt gevoerd door een Vice-Admiraal of Schout-bij-Nacht, waartoe een der schepen als vlaggeschip dienst doet.

Reparatiën, of werkzaamheden tot het in- en buitendienst stellen, worden op de particuliere werven verricht, onder toezicht van Marine-ingenieurs. Het voor conservatie en bewaking van het materieel gebezigde personeel bestaat uit eene compagnie arsenaalsoldaten, met sterk kader, waaronder ook een zeker aantal machinisten. Zij wordt geheel gevormd uit verdienstelijke schepelingen van de vloot welke, ofschoon nog niet gepensionneerd, toch voor den verderen actieven dienst ter zee, waarin zij een reeks van jaren hebben doorgebracht, minder geschikt zijn geoordeeld.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Het Fort op het Pampus is mede onder de bevelen van den eskader-commandant en wordt bezet door een detachement Mariniers.

In het Zuiden hebben wij de oogen achtereenvolgens te wenden naar de Maasmonden en naar het Goereesche gat.

Hier treffen wij het Zuider-eskader aan. Vóór Rotterdam op de Maas liggen steeds in dienst een ramschip tot bewaking van den Nieuwen Waterweg, benevens een wachtschip. Aan de overzijde, bij Feijenoord, vindt men het voor het eskader bestemd arsenaal, geheel overeenkomstig dat benoorden het IJ ingericht. Reparatiën en werkzaamheden tot het in- en buitendienst stellen worden ook hier aan de particuliere nijverheid overgelaten. In het arsenaal liggen in gereedheid: drie monitors en al de tot het eskader behoorende en in de 1e klasse van reserve geplaatste staunches en torpedobooten, zoomede de niet in dienst zijnde riviervaartuigen.

Drie ramschepen en wel één steeds in dienst en twee in gereedheid, liggen, met twee in gereedheid zijnde monitors, te Hellevoetsluis, evenals de tot het eskader behoorende, op het oogenblik in dienst zijnde staunches en torpedobooten.

De verdediging van Hellevoetsluis is geheel aan de Marine overgelaten. De werf aldaar is opgeheven en in de plaats is gekazerneerd een Bataljon Mariniers, hetwelk in vredestijd één of meer compagniën naar Rotterdam detacheert. Een officier der Marine of der Mariniers is commandant van de vesting. De vesting, het arsenaal te Rotterdam, (waaronder het steenkolenmagazijn op de Tien Gemeten) en het Zuider-eskader staan onder bevel van den Vice-Admiraal, eskader-commandant, aan wien, evenals aan dien van het Noorder-eskader, voor het verband met de Landmacht, een officier van den Generalen Staf is toegevoegd en wiens vlag waait van het ramschip te Hellevoetsluis.

In geval van oorlog wordt de bezetting van Hellevoetsluis in de eerste plaats versterkt met het Bataljon Mariniers uit den Helder en vervolgens met die zeemiliciens in ééne of meer compagniën ingedeeld, die voor de bemanning van het in dienst zijnd materieel voor het oogenblik niet benoodigd zijn.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Elk eskader heeft dus *steeds* ten minste 2 pantserschepen in dienst. Al zijn in gereedheid zijnd materieel, kan bij mobilisatie binnen enkele dagen strijdvaardig wezen; naar dit beginsel zijn de aan boord blijvende bemanningen en uitrusting geregeld.

Verplaatsen wij ons in gedachten naar Indië.

Wij ontwaren dáár de Indische Mil. Marine beperkt tot een 5 tal in dienst zijnde stoomschepen 4e kl.; 2 zulke schepen doen dienst voor Atjeh, 2 kruisen er in de Molukken en het vijfde ligt beschikbaar vóór Batavia om onmiddellijk naar die punten te worden gezonden, waar de tegenwoordigheid van een oorlogsschip wordt vereischt. Vóór Batavia ligt bovendien een wachtschip met een klein scheepje, voor allerlei kleine diensten als tender, hetwelk, als het noodig is, van uit het wachtschip wordt bemand.

Den stationsdienst zien wij geheel overgelaten aan de Gouvernements-marine, die evenwel uitsluitend het karakter draagt van Rijkspolitie te water.

Een Auxiliair eskader, bestaande uit drie oorlogsschepen van groot charter met eenige torpedobooten, kruist onder de bevelen van een vlagofficier door den archipel, om overal ontzag in te boezemen en steeds gereed te zijn tot handhaving onzer rechten.

Als hoofdstation voor de Indische Zeemacht, tevens refugehaven voor oorlogstijd, is Soerabaya aangewezen. Aan de versterking dier plaats wordt, evenals aan de verbetering harer toegangen van uit zee, naar een eenmaal vastgesteld plan geregeld doorgewerkt. Aanbouw van oorlogsschepen vindt te Soerabaya niet meer plaats, doch wel is er een Marine-arsenaal met reparatiewerf waartoe, na de opheffing van het Marine-établissement op Onrust, de nog goed bruikbare hulpmiddelen van Onrust naar herwaarts zijn overgebracht.

Ter reede ligt, behalve het wachtschip met tender, een mede tot het Auxiliair eskader behoorend oorlogsschip van groot charter, hetwelk beurtelings door een der van dat eskader in smaldeel kruisende schepen wordt vervangen. In de bassins van het

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

arsenaal bevinden zich de niet bij het rondreizend smaldeel in dienst zijnde torpedobooten — waarvan de bemanning aan den wal is gekazerneerd — en een tweetal reserve-stoomschepen 4e kl., met evenzooveel rivier-raderbooten. Moet een of meer dezer reservebodems in dienst worden gesteld, dan wordt de bemanning, voor zoover die niet door het wachtschip kan worden verstrekt, geleverd door het ter reede liggend stoomschip van het Auxiliair eskader, dat daarna niettemin met verminderde bemanning in dienst blijft.

Eene inlandsche compagnie arsenaal-soldaten doet, met eene voor de te verrichten reparatiën bestemde compagnie Marinewerklieden, dienst in het arsenaal en bewaakt dit.

In de plaats is voorts gekazerneerd een met inlandsche compagniën aangevuld, sterk Bataljon Mariniers, bestemd om in die gevallen waarin dit voor het Indisch leger te bezwarend zou zijn, geheel of bij gedeelten te worden gebezigd, dáár waar plotseling een zekere ontwikkeling van militaire macht wordt vereischt.

Dit Bataljon staat onder de bevelen van den commandant der oorlogshaven Soerabaya, een Vlag-Officier, onder wien ook de vesting, het arsenaal en de ter plaatse aanwezige oorlogsbodems ressorteeren.

Van dit Bataljon worden, evenals dit geschiedt met het personeel dat op de vloot dienst doet, de Europeesche compagniën, na een 3 jarig verblijf in de Kolonie, geregeld afgelost.

En als wij ten slotte omzien naar de mogelijkheid om deze voor den uitgestrekten archipel betrekkelijk zwakke macht in oorlogstijd of bij belangrijke gebeurtenissen te kunnen versterken, dan vallen onze oogen op de stoombooten der pakketvaart, die steeds in grooter getal en in meerder richtingen den archipel doorklieven; die wij nu hier dan ginds troepen zien overbrengen; die wij van tijd tot tijd gewapend en onder militair commando diensten als die der Indische Militaire Marine zien verrichten en van wie wij bovendien weten dat zij door een doelmatig contract aan onze Zeemacht zijn verbonden, zoodat het maar één woord behoeft te kosten om in geval van

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

nood onze Indische vloot met meer dan 25 gewapende, snelvarende éclaireurs en kruisers te vermeerderen.

Ziedaar een beeld van den toestand, zooals wij dien zouden wenschen.

En zullen wij nu, na dit beeld in ruwe trekken geschetst te hebben, met een zucht de pen nederleggen en tot ons zelven zeggen: het is wenschelijk, maar onbereikbaar?

Neen, want onze eischen gaan *niet* te ver. Het eenige wat onbereikbaar moet worden geacht is, eene oplossing die *alle* behoeften bevredigt. Er moet zelfs veel worden losgelaten; van veel dat hoogst wenschelijk zou wezen, moet afstand worden gedaan, zal men, bij de omvangrijke taak die voor de Zeemacht is weggelegd, in het onvermijdelijk noodige kunnen voorzien. Juist voor een streven naar het onbereikbare hebben wij getracht ons te hoeden. De verdediging van Nederland mag niet onmogelijk worden door de eischen der Koloniën, maar omgekeerd mogen de eischen voor Nederland niet zóó worden opgedreven dat daardoor een voldoende Zeemacht in onze overzeesche bezittingen een onmogelijkheid wordt.

Op financieel gebied eischen onze voorstellen geen bijzondere offers. Bestaat er gelegenheid de Rijkswerven en hare voorraden tegen een behoorlijken prijs van de hand te zetten, dan kan het scheppen van Marine-arsenalen geen extra uitgaven vorderen. Veeleer zal die opheffing dan ten slotte eene jaarlijksche bate afwerpen, waardoor de kosten van het in dienst houden van meer schepen kunnen worden bestreden. Een niet minder gunstig financieel resultaat zal men waarschijnlijk verkrijgen door opheffing van het établissement Onrust en het voor goed nalaten van allen aanbouw in Indië. De hierdoor vrij vallende gelden kunnen strekken tot vorming van het oorlogsstation Soerabaya.

Het indeelen der Marine voor Nederland in een Noorder- en een Zuider-eskader behoeft geen geld te kosten. Evenmin kan het bestemmen van 4 schepen van groot charter voor het Auxiliair eskader in Indië, waarvan 3 te vereenigen in een rondreizend smaldeel, als eene extra uitgave worden beschouwd.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

De besparing, te verkrijgen op de Indische Militaire Marine, zal wel is waar opgewogen worden door hetgeen opgeofferd zal moeten worden om een contract tot stand te brengen dat ons beschikking geeft over de booten der pakketvaart, maar dat contract maakt daarentegen dat personeel beschikbaar wordt voor andere meer noodige diensten en schept tevens als 't ware een reserve voor de Indische vloot.

Derhalve blijven als extra uitgaven de meerdere kosten, vereischt voor de opleiding van het personeel, die voor den aanbouw van een aantal torpedobooten en eindelijk die voor den aanmaak van nieuwe strijders voor Indië, uitgaven die evenwel onder geen omstandigheden zijn te ontgaan.

Derhalve leiden onze voorstellen tot geen buitengewone opdrijving van uitgaven, maar tot meerdere concentratie, tot meer soliditeit, tot meer eenheid van commando en tot meer gereedheid voor den oorlog. Terwijl daar tegenover al datgene wat voor militaire doeleinden niet volstrekt onmisbaar is, ter zijde gesteld wordt.

Niemand kan zeggen welke uitvindingen de oorlogsmiddelen ter zee in de toekomst zullen wijzigen, evenmin als iemand kan voorspellen met welk geweer de Infanterie over 10 jaar zal moeten gewapend zijn. Maar al kan men vooruit met geen zekerheid typen of zelfs aantallen van schepen vaststellen, men kan toch in groote trekken bepalen wat, naar men meent, de Zeemacht behoort te kunnen doen, m. a. w. wat in en wat buiten haren werkkring ligt. Weet men dit, dan kan hare tegenwoordige samenstelling hiermede in overeenstemming worden gebracht; men heeft dan een vasten grondslag waarnaar de détails kunnen worden bepaald. Er moge dan later verschil ontstaan over de constructie van een schip, maar over de *roeping* van dat schip, over het stelsel waarin het past, behoort geen twijfel te rijzen. Men zal dan slechts met den tijd behoeven mee te gaan, wat ten gevolge zal hebben dat het materieel af en toe moet worden gewijzigd. Maar daarin ligt juist de reden waarom men zich tot een minimum behoort te beperken!

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Geheel lag het dan ook buiten het door ons behandeld onderwerp om *typen* van schepen vast te stellen, iets waartoe wij, die vreemd aan de Marine zijn, ons in geenen deele bevoegd zouden rekenen. Maar wel hebben wij getracht ons behoorlijk rekenschap te geven van de rol die de schepen, onder verschillende omstandigheden, zullen te vervullen hebben.

Uit den aard der zaak hebben wij, die met den zeedienst onbekend zijn, ons hierbij slechts op een algemeen militair standpunt kunnen plaatsen. Dat ons werk daardoor in vele opzichten gebrekkig is, dat daartegen vele en gegronde bedenkingen zullen rijzen, ontveinzen wij ons niet. Toch heeft die overweging ons niet weerhouden onze gedachten te openbaren.

Integendeel, van harte hopen wij dat ons geschrijf anderen, meer zaakkundigen dan wij, zal opwekken om op betere wijze dan wij zulks vermochten, de grenzen aan te geven waarbinnen de Marine zich, zoo hier als in Indië, zal hebben te bewegen.

Want zijn die *grenzen* vastgesteld, kent men de eischen waaraan de Marine in oorlogstijd voldoen, de behoeften die zij bevredigen moet, dan is eene reuzenschrede gezet op den weg, die leidt tot het erlangen van hetgeen ieder rechtgeaard Nederlander met ons wenschen moet: het met vermijding van alle noodelooze uitgaven verkrijgen van een *weerbaar* Nederland en een *weerbaar* Indië.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

BIJLAGE.

Overzicht van de verrichtingen der Militaire- en der Gouvernements-Marine in Nederlandsch-Indië, de wateren van Atjeh en de Javakusten uitgezonderd, gedurende het tijdvak 1875—1885.

Vooraf een paar toelichtingen.

Het doelmatigst werd het door ons geacht de bovenbedoelde verrichtingen *stationsgewijze* na te gaan; het verband tusschen de beschreven handelingen, waarvan de beschrijving hier en daar woordelijk is overgenomen uit de Koloniale Verslagen en de door ons almede uit den inhoud dier Verslagen samengestelde Tabellen A en B, aangevende hoedanig de verschillende bodems over de stations verdeeld waren, blijft dan het best bewaard. In de genoemde Verslagen wordt al wat maar eenigszins van belang is medegedeeld. Daar het nu ons doel was uit deze officieele gegevens zooveel mogelijk op te sporen in hoeverre de eigenlijke *stationsdienst* der *Indische Militaire Marine* voor beperking vatbaar is, zoo moesten, nevens die van laatstgenoemde Marine, ook de handelingen der uitsluitend voor dien dienst bestemde *Gouvernements-marine* worden beschouwd, mochten voorts eenige opmerkingen, waar die voor het zoo even gezegd doel te pas kwamen, niet achterwege blijven en kon ook de toestand der schepen, die ongetwijfeld op den stationsdienst zijn invloed zal hebben doen gelden, niet buiten beschouwing worden gelaten. Vandaar dat deze laatste, naar aanleiding van het te dier zake medegedeelde in de Verslagen, zoo getrouw mogelijk in de Tabellen A en B is aangeduid. Eindelijk scheen het ons niet van belang ontbloot om de *algemeene diensten* door de Militaire Marine en meer bepaaldelijk die, door het z. g. d. Auxiliair eskader in den Indischen archipel verricht, gelijktijdig met die in de stations in het overzicht te begrijpen, reden waarom wij deze aan het slot der verrichtingen van elk jaar hebben vermeld.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

In het oog worde gehouden dat wanneer in de volgende regelen wordt gesproken van „particuliere stoomers", daarmede bedoeld worden stoomschepen behoorende tot den dienst der pakketvaart.

De jaarlijksche tijdvakken, waarover de handelingen worden vermeld, loopen van Mei tot Mei.

1875—1876.

Riouw en Sumatra's Oostkust. De, ter wille van een geregelde volgorde, hier het eerst te vermelden handeling is van weinig beteekenis. Het gouvernementsstoomschip *Telegraaf* moest ter beschikking van den controleur worden gesteld, die geroepen was een reis door de afdeeling Karimon te doen, ten einde de gemoederen gerust te stellen, die door de onderlinge botsingen der Chinezen in die afdeeling waren onthutst.

Westerafdeeling van Borneo. Z. M. stoomschip *Onrust* werd door den Resident gebezigd om in Augustus een bezoek te brengen aan den radja C. Brooke te Serawak, tot bevestiging van de betrekkingen van vriendschap en goede nabuurschap, een drietal jaren geleden door den radja persoonlijk met het Ned. Indisch Gouvernement aangeknoopt.

Voor het doen van deze reis was zeker geen *stationeering* van een oorlogsbodem in de westerafdeeling noodig.

Vervolgens diende de gouvernementsstoomer *Kapoeas II* den Resident, in Maart 1876, voor eene reis in de afdeeling Sintang, tot regeling van de bewaking van de monding der Ambalaurivier, aan welke monding ter bescherming van de bevolking van de Boven-Kapoeas, tegen moordaanslagen van de Serawak Dajaks, eene tijdelijke inlandsche versterking was opgericht en eene gewapende prauw was gestationeerd.

Zuider- en Oosterafdeeling van Borneo. Het in deze afdeeling gestationeerde oorlogsschip *Admiraal van Kinsbergen* deed in 1875 een tocht op de Groote- en Kleine Dajakrivieren, welke in de laatste jaren niet door een oorlogsschip waren bezocht en vertoonde de vlag in de Boven Doesson. Weinig scheelde het of in Maart 1876 had dit oorlogsschip van nut kunnen wezen bij eenige ongeregeldheden te Samarinda, in het rijk van den Sultan van Koetei. Doch toen de raderboot

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

voor Samarinda kwam, waren de twistenden reeds gescheiden en toen daarenboven het hoofd der Boeginezen aan den commandant verklaard had dat hij verder voor het behoud der rust instond, zag deze er ook geen bezwaar in met zijn schip Koetei weder te verlaten.

Ook voor dergelijke toevallige gebeurtenissen behoeft o. i. geen oologsschip te worden *gestationeerd*.

Per gouvernementsstoomer *Dassoon* werden in November en December 1875 in deze afdeeling door den resident de verschillende langs de oostkust gelegen landschappen bezocht. De toestand werd dáár over het algemeen bevredigend gevonden. Evenwel verkreeg men den indruk dat die nog veel zou verbeteren, wanneer de bezoeken der ambtenaren met minder lange tusschenpoozen konden geschieden.

Vermeerdering van het aantal reisgelegenheden ware dus hier eene wenschelijke zaak. Doch het zou toch zeker te ver gaan hiertoe juist *gestationeerde oorlogs*bodems te eischen. Voor een bezoek, als hier langs de Oostkust, ware zelfs, naar wij zouden meenen, een particulier stoomschip voldoende geweest.

Een bij gelegenheid van laatstgenoemde reis door de *Dassoon* ingesteld onderzoek naar zeeroovers, in de wateren der Oostkust, mocht tot geen ontdekking van deze leiden. Toch meende men, uit na afloop der reis ingekomen berichten, te moeten opmaken dat de daden van kustroof, welke zich nu en dan in deze wateren nog voordoen, het verrichten van kruistochten daarin wenschelijk deed blijven. *Als een goede stap op dien weg, vooral om ontzag te wekken, werd volgens het Koloniaal Verslag beschouwd het naar die wateren dirigeeren van een schip van groot charter: Z. M. Schroefstoomschip 1e kl. Curaçao.* Wij zullen later nog meer voorbeelden tegenkomen, waaruit blijkt van welk overwegend belang het vertoonen van de vlag door groote schepen in Indië moet worden geacht, een belang waarop trouwens telkens in meergenoemde Verslagen wordt gewezen.

Menado. Na het gebeurde op het laatst van Augustus 1875 te Menado, waar drie Bwoolsche vaartuigen, met dweepzieke Arabieren landden, wier opvarenden evenwel door het ter plaatse aanwezige garnizoen werden overmeesterd, werd door den Gouverneur van Celebes, uit Makasser, Z. M. stoomschip *Banka*, met een detachement militairen, naar Menado gezonden, om zoo noodig hulp te verleenen, die echter gelukkig niet noodig bleek.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

In Februari 1876 deed daarop de resident van Menado per Z. M. stoomschip *Pontianak* een reis langs de noordkust der residentie, ten doel hebbende zich te vergewissen nopens de uitwerking der in October t. v. met den radja van Bwool gevoerde besprekingen, tevens om met de overige landschappen meer plaatselijk bekend te worden en eindelijk om het noodige voor te bereiden tot het aangaan van nieuwe overeenkomsten met de verschillende vorsten, met wie te dier zake reeds sedert eenigen tijd, met meer of minder goed gevolg, onderhandelingen waren gevoerd.

Zoowel ter hoofdplaats als in de onderhoorigheden der residentie Menado zou — volgens het Koloniaal Verslag — de aanwezigheid van de *Pontianak* veel hebben bijgebracht om de tengevolge van de gebeurtenissen ontstane spanning der gemoederen te bedaren.

De *Pontianak* was naar Menado ontboden, ofschoon zij zich te Atjeh bevond. Dit verdient de aandacht omdat, ware er een stoomschip op Java, b. v. te Soerabaya, beschikbaar geweest, dit evenzeer, ja zelfs spoediger, had kunnen worden gezonden. Voor de reis nu door de *Pontianak* verricht, ware dan ook een stoomschip te ontbieden geweest, geheel onafhankelijk van de *stationeering*.

Ditzelfde had ook kunnen geschieden met betrekking tot de door gezegd stoomschip in December in 't werk gestelde poging om een zeker aantal Tobellorezen, die zich op de kust van Gorontalo schuldig maakten aan kustroof, meester te worden. Het stoomschip verleende daartoe zijn steun aan eene flotille van 12 prauwen — waarvan 6 bemand met Gorontalezen en 6 met Boeginezen — die meer bepaald met het doel om de roovers op te sporen en na te zitten was belast.

Veel succes had echter deze flotille bij haar operatiën niet. Want als naar gewoonte werd door de roovers — zoodra zij zich ontdekt bespeurden — de vlucht landwaarts in genomen en lieten zij alleen hunne vaartuigen in onze handen achter.

Amboina. Volgens het Koloniaal Verslag werd door Z. M. stoomschip *Bali*, gestationeerd in de wateren van Menado en de Molukken, een „werkzaam aandeel" genomen aan de krijgsverrichtingen op Ceram tegen de Alfoeren.

Gaat men evenwel na wat hiertoe door het stoomschip werd verricht, dan blijkt het dat dit aandeel bestond in het herhaaldelijk overbrengen van troepen, koelies en vivres en voorts in het dienst

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

doen aan den wal, in het Fort te Wahaai, van het aan boord zijnde personeel der Mariniers en van den geneeskundigen dienst. Het ligt voor de hand dat tot het dienst doen aan den wal, geen Marine behoeft te worden *gestationeerd* en wat de transporten aangaat, zoo zal wel niet te weerspreken zijn dat voor. hetgeen het stoomschip daartoe verrichtte, evenmin *stationeering* van Oorlogsmarine wordt vereischt.

In Februari en Maart 1876 werd het gouvernementsstoomschip *Anjer* van Amboina naar Banda gezonden, om een sterk gewapend Boetonneesch vaartuig op te brengen, waarop zich drie personen bevonden, die zich radjas van Boeton noemden en een aanmatigende houding aannamen tegenover het Bestuur. Bereids had hun verschijning het aantal Betonnesche prauwen, ter reede, tot 43 doen aangroeien, met eene bemanning van nagenoeg 700 koppen. Dit belette echter niet dat de *Anjer* — let wel het *gouvernementsschip*, de zgd. radjas inpakte en zoowel hen als hun vaartuig naar Amboina bracht.

Ternate. Niet veel meer succes dan de *Pontianak*, had Z. M. stoomschip *Bali*, aan het hoofd van 4 gewapende prauwen van den Sultan van Ternate en een kleine macht Batjansche vrijwilligers, op een tocht ondernomen tegen de roversvestigingen op Obi.

Wel gelukte het een viertal nederzettingen der roovers, zoomede hunne tuinen en prauwen te verwoesten, maar ofschoon zelfs de onzen bij een aanval op de eerste dezer nederzettingen met geweervuur werden begroet, bleken de verdere schuilplaatsen, waarvoor het stoomschip verscheen, bij zijn aankomst verlaten en mochten doorzoekingen met patrouilles aan den wal, zoomin tot opsporing van de roovers zelve als van de geroofden leiden.

Vruchtdragend was dus in de beide stations, waarin dit jaar de Marine tegen de zeeroovers optrad, haar verschijnen niet, eene ervaring die, zooals men zien zal, zich sedert nog meermalen bevestigde.

Reizen in algemeenen dienst. Z. M. stoomschip 1e kl. *Curaçao* te Singapore teruggekeerd van Siam, werwaarts het geschenken had overgebracht, deed tot vlagvertoon een kruistocht in den Lingga-Riouw archipel en vervolgens in de Straat van Makasser en de oostelijke vaarwaters.

Dienaangaande leest men in het Koloniaal Verslag aan het

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

slot van 't relaas der gebeurtenissen op Menado, tengevolge van de landing der Bwoolsche dweepers, o. m. het volgende, waaruit zeker overtuigend blijkt van hoeveel gewicht dergelijke reizen van een schip van groot charter voor de handhaving van ons gezag zijn.

„*Een gewenschte indruk*[1]) in de bedoelde streken mag ook verwacht worden van den tocht, die in het oostelijk deel van den Ned. Ind. archipel thans wordt ondernomen door Z. M. stoomschip *Curaçao*. Aan dit oorlogsschip is opgedragen op zijn reis langs Celebes' noordkust naar Menado, bepaaldelijk ook te Bwool de vlag te vertoonen."

En verder bij de residentie Riouw, nadat is verklaard dat daarin van zeeroof in den laatsten tijd niets vernomen is:

„Ten einde te toonen dat onze waakzaamheid levendig blijft, heeft in den aanvang van 1876 Z. M. Schroefstoomschip 1e kl. *Curaçao* een tijd lang in den Lingga-Riouw archipel gekruist. Vooral omdat in de jongste tijden geen oorlogs- of gouvernementsstoomschip in deze wateren was gestationeerd, *lijdt het geen twijfel of het vertoon van een oorlogsbodem van zoo groot charter, zal gewenschten indruk hebben gemaakt*[1]). Zeeroovers werden door de *Curaçao* nergens aangetroffen."

Men ontwaart hieruit hoe in dergelijk vlagvertoon de Regeering het middel ziet om in een gedeelte van den archipel waarin de zeeroof onderdrukt is, zooals nu bijna overal het geval is, het ontzag levendig en de veiligheid verzekerd te houden.

Onder de reizen voor algemeenen dienst in 1875 mag ook gerekend worden die van Z. M. stoomschip 4e kl. *Soerabaya*, aangevangen 11 November 1875 en voleindigd op 24 Januari 1876, met het doel om een onderzoek in te stellen naar de grenzen van het gebied van den Sultan van Tidore op Nieuw Guinea, alsmede in hoever diens gezag binnen die grenzen wordt erkend. Het onwaarschijnlijke der noodzakelijkheid om voor reizen naar Nieuw Guinea, tot dergelijke doeleinden ondernomen, stoomschepen der Marine te gebruiken, werd reeds in de vroegere bladzijden door ons betoogd. Veel resultaten leverden zij trouwens niet op. Niets belet bovendien om ook Nieuw Guinea af en toe te doen bezoeken door het rondreizend smaldeel.

De vlag werd, in het tijdvak dat wij behandelen, ook tweemalen te Djeddah vertoond.

---

[1]) Wij cursiveeren.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

In Augustus 1875 geschiedde dit door Z. M. raderstoomschip 2e kl. *Bromo*; in April 1876 door het ramtorenschip *Prins Hendrik der Nederlanden.*

Aangaande het bezoek door laatstgenoemd schip zegt het Koloniaal Verslag:

„Volgens de verzekering van den Consul heeft het bezoek van dit laatste oorlogsschip te Djeddah een grooten indruk gemaakt."

1876—1877.

Riouw en onderhoorigheden. In Juli en Augustus bezocht de resident, per gouvernementsstoomer *Telegraaf*, de sedert 1871 niet bezochte afdeeling Poeloe Toedjoe. Op die reis viel niets bijzonders voor. Zij ware vermoedelijk ook met een particulier stoomschip te volbrengen geweest.

Zuider- en Ooster Afdeeling van Borneo. Door den waarnemenden gezaghebber der afdeeling Groote en Kleine Dajak, vergezeld van eene militaire bedekking, werd in Juli 1876 met het gouvernements-stoomschip *Dassoon* een tocht op de Kapoea's-rivier gemaakt, ten einde een bende Dajakkers — koppensnellers — het afzakken naar de Midden Kapoea's te beletten. Dit doel werd zonder moeite bereikt, daar de in aantocht zijnde bende, van de verschijning der *Dassoon* onderricht, zich haastte weder naar de bovenstreken terug te keeren.

In Februari en Maart 1877 werden door den waarnemenden civielen gezaghebber ook de Kahajanstreken (Groote Dajak) per *Dassoon* bezocht en aldaar de toestanden over 't algemeen bevredigend gevonden.

Een gouvernements-stoomschip voldeed dus hier geheel aan de behoeften.

Celebes en onderhoorigheden. Z. M. stoomschip *Bali* diende om den assistent resident over te brengen naar Boni, ten einde een Wadjosche prins, die uit politieke oogmerken trachtte de echtgenoot der vorstin te worden, des noods met geweld te dwingen het Rijk te verlaten en van zijne aanzoeken af te zien. Bij aankomst van het stoomschip was echter de vogel gevlogen en de Prins al weder op reis naar zijn land.

Een particulier stoomschip, met een detachement troepen aan boord, ware hier beter geweest. Die prins hield zich noch in zee,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

noch aan de kust op. Geschutvuur uit zee te geven, kon dus niet te pas komen, en dit is toch datgene wat in den regel het *criterium* vormt voor de behoefte aan een oorlogsschip. Doch, dit daargelaten, evengoed als de zending nu werd opgedragen aan een in de wateren van Celebes gestationeerden oorlogsbodem, had hiertoe een oorlogsstoomer van Java kunnen worden gezonden.

Dat het overbrengen van den secretaris voor inlandsche zaken door Z. M. stoomschip *Banka* naar Boeton — hetgeen mede in dit jaar plaats vond — aan diens vertoogen tegenover den Sultan, om maatregelen te nemen tegen kwade praktijken van sommige Boetonsche grooten meer klem zal hebben bijgezet, mag worden aangenomen, maar het blijft toch de vraag of bij een reis per gouvernements- of per particulier stoomschip niet dezelfde goede uitkomst zou zijn verkregen.

Menado. Een tocht van eene door den resident benoemde commissie, per Z. M. stoomschip *Pontianak*, om de vorsten en grooten der rijkjes langs de noordkust aan hunne verplichtingen te herinneren, had het gewenschte gevolg. Geschillen tusschen die vorsten onderling werden door de commissie bijgelegd, onwillige hoofden werden aan boord gebracht en meêgenomen naar Menado om zich te verantwoorden. Daargelaten dat deze reis ook met een gouvernements- of misschien zelfs met een gewapend particulier stoomschip had kunnen worden gedaan, zoo zij bovendien nog opgemerkt dat de noodzakelijkheid van die reis volstrekt niet zóó onverwacht was opgekomen dat ook daarvoor niet een stoomschip van Java ware te ontbieden geweest. In ieder geval behoeft voor dergelijke reizen geen oorlogsschip te worden *gestationeerd*.

Amboina. Minder aan het doel beantwoordde de reis door Z. M. stoomschip *Pontianak* in Juli 1876 in deze residentie ondernomen naar de negory Kamarian, waar men weigerde een door het Bestuur aangestelden tijdelijken regent te erkennen. De negory was namelijk wegens het ongunstige weder door het stoomschip niet te bereiken. Gelukkig intusschen dat in December, toen de tijdelijke regent derwaarts ging om de negory-goederen over te nemen, de geest van verzet reeds was geweken.

De noodzakelijkheid van meer bestuursaanrakingen met de Ambonsche onderhoorigheden gaf evenwel aanleiding dat voor inspectiereizen achtereenvolgens werden beschikbaar gesteld: het

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

gouvernements-stoomschip *Anjer*, het oorlogsstoomschip *Curaçao* en het gouvernements-stoomschip *Tagal*.

Zonder het nut dezer reizen ook maar in het minst te betwisten, zij ook nu weder opgemerkt dat het plan daartoe volstrekt niet plotseling opkwam. Haar nut bleek hieruit dat aan onwettige handelingen en misbruiken bij die gelegenheid paal en perk gesteld werd, en dat op de Kei eilanden de verschijning van de *Anjer* zelfs aanleiding gaf tot staking van een vrij hardnekkigen strijd tusschen eenige negorijen onderling, waarna een vijftal der voornaamste bewerkers van den strijd gevangen aan boord werd gebracht.

Hoewel de gouvernementsstoomer dus in menig opzicht voor dezen tocht geschikt bleek, was zijn verschijning echter niet voldoende te Serwaroe op het eiland Letti, waar aanmaningen van den resident tot de hoofden, om enkele personen die zich aan wanbedrijf schuldig gemaakt hadden uit te leveren en uit een gestrand Europeesch schip geroofde goederen te doen teruggeven, zonder uitwerking bleven. Het bleek al spoedig bij dit bezoek dat de bevolking van Letti weinig ontzag heeft voor hare hoofden en eigenaardige begrippen bezit omtrent strandrecht. Van het dadelijk opleggen eener schadevergoeding, onder bedreiging van bestraffing, meende de resident zich echter te moeten onthouden, „omdat de *Anjer* geen genoegzame middelen aanbood, om des noods de bedreiging ten uitvoer te leggen." Hij behield zich dus een krachtiger optreden voor, tot tijd en wijle er een oorlogsschip naar Letti zou kunnen worden gezonden.

Dit uitstel behoefde evenwel niet van langen duur te zijn, want in September 1876 stoomde de resident reeds met Z. M. stoomschip 1e kl. *Curaçao* derwaarts. De overtuiging dat de resident alsnu de noodige middelen zoowel tot het des noods met geweld invorderen van de uitlevering der hoofdschuldigen aan eenige moorden, als van de opgelegde boete bezat, was toen echter zóó krachtig, dat niet slechts de bedoelde uitlevering plaats had, maar dat ook de boete zooveel mogelijk werd bijeengebracht.

„Opmerkelijk" zegt dan ook het Verslag „was de grootere eerbied dien de woelzieke en weinig handelbare bevolking ditmaal jegens ambtenaren en officieren aan den dag legde". Blijkt hieruit niet ten duidelijkste het voordeel dat de verschijning van een schip van groot charter aanbiedt? Men leest het trouwens

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

duidelijk in het Verslag, waarin de vermelding der hier besproken tochten besloten wordt met de navolgende opmerking:

„Zonder twijfel heeft de tocht van de *Curaçao* op de bevolking dier verwijderde eilanden een hoogst heilzamen indruk gemaakt en niet weinig bijgedragen om het ontzag en den eerbied voor het Gouvernement, welke in den laatsten tijd zeer waren verminderd, weder te verlevendigen."

Ternate. Een opstand in Juni 1876 door zekeren Hassan ondernomen, om zich als vorst van het eiland Halmaheira op te werpen, deed den resident de noodige maatregelen treffen om Ternate, waar men dientengevolge zeer bevreesd geworden was, in staat van tegenweer te stellen en een paar schoeners uitzenden om Z. M. stoomschip *Pontianak*, dat zich in de wateren van Menado, of van Amboina, moest bevinden, naar Ternate te ontbieden. Terwijl de aanhang van Hassan zich vormde, kwam de *Pontianak* den 14 Juli te Ternate aan. De resident ging daarop met het stoomschip enkele kustplaatsen, waar naar men meende opstand dreigde, bezoeken, bij welke gelegenheid een kampong werd verbrand. Op 21 Augustus kwam ook Z. M stoomschip *Banka* dat, bij 't bekend worden der gebeurtenissen, op last van de Indische regeering van Makasser naar Ternate was gedirigeerd, voor laatstgenoemde plaats ten anker.

Op het vernemen dat Hassan een dorp in de asch gelegd had, vertrok op 8 September de *Pontianak* om hem op te zoeken. Reeds den volgenden dag vond eene ontmoeting plaats, die de opstandelingen met een verlies van 30 dooden en 35 prauwen de vlucht deed nemen. Op 13 September kwam hierop het stoomschip te Ternate terug.

Na de komst van een nieuwen resident ondernamen de *Banka* en de *Pontianak* op nieuw eenen tocht om den opstand ditmaal voor goed te bedwingen. Ofschoon door de sloepen van de *Pontianak*, bij Maba, eene landing werd gedaan met het doel om Hassan in handen te krijgen, mocht dit wederom niet gelukken.

Even vruchteloos was de reis door de *Pontianak* in December 1876 aanvaard, om in zuidelijk Halmaheira zeeroovers te vatten. Het stoomschip kon tengevolge van de ongunstige weersgesteldheid, zich niet dicht genoeg onder den wal en tusschen de eilandjes wagen. Wordt hiermede niet op nieuw het bewijs geleverd dat oorlogsschepen tot het opsporen van zich verschuilende zeeroovers weinig geschikt zijn?

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Timor. De voordeelen verbonden aan het vertoonen van de vlag door een schip van groot charter bleven ook hier niet uit. De gang van zaken op Soemba toch eischte herhaaldelijk de tusschenkomst van den resident. „Tengevolge van 's residents drukkere bezoeken," zoo lezen wij in het Verslag, „*laatstelijk met een oorlogschip van groot charter* [1]) — de *Curaçao* — werd de verhouding der radjas op Soemba tegenover het Gouvernement, die vroeger veel te wenschen overliet, aanmerkelijk beter. Verscheidene radjas, die tot dusver in hunne verplichte bezoeken aan den resident nalatig waren gebleven, kwamen hem nu hunne opwachting maken. De radja van Batoe-Peleh, die vroeger herhaaldelijk eene Nederlandsche vlag geweigerd had, nam deze thans aan" enz.

Ook Noord-Flores zoomede de Solor- en Allor-eilanden ontvingen een en andermaal een bezoek van den resident; „*vooral de verschijning van de Curaçao wordt geacht hier een gewenschten indruk te hebben gemaakt*". [1])

Reizen in algemeenen dienst.

Te Djeddah werd in Juni 1877 door het naar Nederlandsch Indië vertrekkend stoomschip 4e kl. *Batavia* de vlag vertoond. Bovendien maakte het ramtorenschip *Prins Hendrik der Nederlanden*, in Juni 1876 ter reede van Batavia aangekomen, een reis naar Makasser en naar verschillende kustplaatsen op Java „waar zooveel mogelijk aan inlandsche hoofden en grooten de gelegenheid werd gegeven om dezen indrukwekkenden oorlogsbodem in oogenschouw te nemen."

Alweder dus erkenning van den invloed van vlagvertoon door een schip van groot charter!

1877—1878.

Sumatra's Oostkust, Palembang. Met het Gouvernementsstoomschip *Barito* stoomde de resident de Batang Hari op, tot aan het punt waar deze ophoudt bevaarbaar te zijn, welk punt samentreft met de westelijke grenzen van Djambi. Hoewel het stoomschip ankerde op een kanonschot afstands van het rijkje

[1]) Wij cursiveeren.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Si Goentoer, welks radja den vorst van Djambi als suzerein erkent, doch gezegd werd het Nederlandsch gezag niet zeer gezind te zijn, gaf de bevolking geen teekenen van vijandelijke stemming.

Met het *Gouvernementsvaartuig* was men hier doorgedrongen tot op $1^1/_2$ dagmarsch van de grenzen van het gouvernement van Sumatra's westkust, dus zeer diep het binnenland in. De Batang Hari toch ontspringt in de Padangsche bovenlanden en ontvangt meer benedenwaarts den naam van Djambi-rivier.

Zuider- en Oosterafdeeling van Borneo. Per gouvernementsstoomer *Tjinrana* begaven de resident en assistent-resident zich naar Moeara Laoeng in de Boven Doessoen, tot het houden van een samenkomst met de hoofden en het weder vestigen van den invloed van ons Bestuur bij de bevolking van Siang en Moeroeng, met welke landschappen sedert 1860, na de bestraffing wegens het afloopen van de *Onrust*, geen aanrakingen waren onderhouden. Later in Februari en Maart 1878 werden tot soortgelijk doel, met hetzelfde stoomschip, door den controleur der Dajaklanden de Kapoeas en door den assistent-resident de Kahajan rivier opgevaren, terwijl een dergelijke reis door den controleur der afdeeling Sampit werd gemaakt, per oorlogsstoomschip *Oenarang* op de Katingan rivier, bij welke gelegenheid de kampong Loeboeh door het oorlogsschip echter niet kon worden bereikt. Geest van verzet werd, ofschoon zich aldaar in geen tien jaren een stoomschip vertoond had, in de toen bezochte streken niet opgemerkt.

De diensten door het oorlogsstoomschip en het gouvernements-stoomschip op bovenbedoelde plaatsen verricht, waren dus vrij wel gelijk. Hoe echter zelfs een zeer oud raderstoomschip der Marine in sommige gevallen nog nuttig kan wezen, toonde Z. M. stoomschip *Admiraal van Kinsbergen*, welks commandant, bij aankomst in de wateren van Berouw, een geschil tusschen de sultans van Goenoeg Taboer en Sambalioeng, dat juist op dat oogenblik tot dadelijkheden dreigde over te slaan, wist uit den weg te ruimen, waarbij de aanwezigheid van dien bodem niet zal nagelaten hebben een zekere mate van overredingskracht uit te oefenen. Toch kan bezwaarlijk in dezen samenloop van omstandigheden een bewijs voor de noodzakelijkheid van *stationeering* worden gezien.

Pogingen tot het vernietigen van de zeeroovers, die nu en dan op de Oostkust weer van zich lieten hooren, leverden slechts

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

geringe resultaten op. Wel gelukte het aan gewapende sloepen van Z. M. stoomschip *Oenarang*, in December 1877, één der prauwen en een buit gemaakt vaartuig, welke beide door de roovers in den steek waren gelaten, in bezit te nemen, maar de roovers zelve ontkwamen. Evenzoo wisten deze te ontsnappen aan de maatregelen om door samenwerking van meerdere oorlogsschepen met detachementen infanterie, versterkt door bevolkingspatrouilles, hun zoowel aan de zee- als aan de landzijde den pas af te snijden, want zij schenen reeds ontsnapt te zijn vóórdat de oorlogsschepen, die daartoe van Bandjermasin moesten komen, met het ter Oostkust kruisende stoomschip konden samenwerken. Noch het blijven kruisen van onze Marine, waarbij ook die van het station Makasser zich gevoegd had, noch vervolgens een tocht van den controleur ter beschikking, met een 40 tal bajonnetten per gouvernements-stoomschip *Telegraaf* en gevolgd door Z. M. stoomschip *Salak*, naar Poeloe Laut, waar men veronderstelde dat de roovers zich ophielden, mocht er toe leiden hen in handen te krijgen. Men vermoedde dat zij vóór de aankomst onzer macht reeds langs de kust van Celebes den terugtocht hadden aangenomen.

Deze voorbeelden doen weder zien, hoe weinig baat van het achtervolgen van zeeroovers met oorlogsschepen te verwachten is.

Menado. In Mei 1877 werden de rijkjes van Kaidipan en van Bolang Itam bezocht door het districtshoofd van Menado, per gouvernementsstoomer *Anjer*, zonder dat die reis tot eenige wederwaardigheden aanleiding gaf.

Amboina. De controleur ter beschikking van den resident van Amboina bezocht in Maart 1877, per gouvernements-stoomschip *Tagal*, de Zuid- en de Oostkust van het eiland Ceram en vervolgde daarna die reis naar de in Oostelijke en Zuidelijke richting gelegen eilanden-groepen. Bij die gelegenheid werden Kamarian, de Kei- en de Letti-eilanden bezocht. Hier en daar werden hoofden aangesteld of ontslagen, twisten beslecht enz. Personen die hulp bij ons Bestuur zochten werden aan boord genomen en een 7 tal Christen-schoolmeesters naar onderscheidene eilanden overgebracht, ter aflossing van de dáár reeds sedert geruimen tijd aanwezige. Tevens werden door het stoomschip schoolmeubilair en leermiddelen verstrekt.

De diensten door den gouvernementsstoomer hier bewezen, vielen dus ook geheel buiten de bemoeiingen van een oorlogsschip.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Ternate. Daar de opstandeling HASSAN nog immer niet in onderwerping was gekomen, ging de resident hiertoe met Z. M. stoomschip *Banka* naar Pajahi waar HASSAN zijn verblijf hield. De kampong Pajahi bleek bij aankomst echter verlaten, en werd toen vernield, voornamelijk als bestraffing wegens de schoten die uit het omliggende bosch op de landingsdivisie — waartoe 1 officier en 50 man infanterie, meegenomen van Ternate, behoorden — werden gelost. Bovendien werden een paar dagen later nog een paar kleine kampongs benoorden en bezuiden de zooeven genoemde, verbrand.

Pogingen om door middel van een vereenigde Tidoreesche-Ternataansche vloot van prauwen, onder bevel van den Rijksbestierder van Tidore, HASSAN in handen te krijgen, leidden wel tot in hechtenisneming van eenigen van diens aanhangers, maar niet tot die van HASSAN zelf, die zich te Weda ophield, zelfs niet toen op die prauwen een detachement van 2 officieren en 60 man was ingescheept. Na afwezigheid van een maand uit Ternate werd dit detachement door de *Banka* derwaarts teruggebracht (30 Mei) terwijl weinige dagen daarna ook de prauwenvloot werd ontbonden.

De reden waarom de *Banka* niet naar Weda kon gaan om HASSAN te arresteeren lag hierin dat, wegens de moeilijkheid van het vaarwater, zich geen enkele loods opdeed die een schip van dat charter naar Weda durfde brengen. Niettemin vertrok de *Banka*, na de troepen teruggebracht te hebben, naar Patani, eene plaats die, evenals Bitjoli een andere negory, door een voetpad met Weda, HASSAN's verblijf, verbonden was. Kruisende op de Oostkust, om de landings-gelegenheid te verkennen, kreeg de *Banka* averij en ankerde daardoor vóór Bitjoli. Eenmaal dáár zijnde besloot de commandant te trachten aanraking te krijgen met de bevolking. Dit gelukte na een viertal dagen en werd gevolgd door de uitlevering van HASSAN aan boord van de *Banka*.

Hiermede was de opstand op Halmaheira geëindigd. Na HASSAN's onderwerping werd nog eenig militair machtsvertoon noodig geacht, waartoe eene juist aangekomen versterking van het garnizoen van Ternate de gewenschte gelegenheid schonk. De *Banka* werd nu namelijk door den resident gebruikt, ten einde zich met een detachement van 75 militairen te doen overbrengen naar de in opstand geweest zijnde gewesten, met het doel om aldaar onderscheidene veranderingen in het bestuur te brengen.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Wat de *Banka* dus in deze residentie gedaan heeft, behoorde over het algemeen tot die diensten, welke een oorlogsschip geroepen is te verrichten, hoezeer in dit geval, des vereischt, vele dierzelfde diensten ook door een gouvernementsstoomer met een geëmbarkeerd detachement hadden kunnen worden vervuld. Immers de oorlogshandelingen waardoor de *Banka* op den loop van zaken invloed heeft uitgeoefend, waren voornamelijk dezulke, welke door de bemanning van dien bodem aan den wal zijn verricht. Echter valt daarvan uit te zonderen het besluit van den commandant om, toen hij met averij voor den wal lag, al het mogelijke te doen om met de bevolking, die Hassan omgaf, in aanraking te komen, waarbij ook het gezicht van dien oorlogsbodem, die bestendig voor den wal bleef, gepaard aan de herinnering aan vroegere bestraffingen, gewis ten goede zal hebben gewerkt. Zooveel is zeker, dat dit besluit van den commandant en de beleidvolle wijze waarop verder door hem gehandeld is, heeft geleid tot de uitlevering van Hassan en daardoor tot het einde van den opstand. Moge dit al ten bewijze strekken van de groote waarde van goede commandanten der bodems, zoowel der militaire- als der gouvernements-marine, en van de noodzakelijkheid dat dit mannen zijn die niet alleen weten te besluiten maar ook met oordeel te handelen, zoo bewijst dit geval echter wederom niets voor de noodzakelijkheid van *stationeering*.

Vervolgen wij thans ons overzicht en zien wij wat verder in de wateren van deze residentie voorviel.

Z. M. stoomschip *Pontianak* bezocht in April 1877 den Bangaai archipel, een der onderhoorigheden van Ternate bij de Oostkust van Celebes. Bij die gelegenheid werd vernomen dat op die eilanden nu en dan afgezonderd wonende menschen werden geroofd. Dit leidde er toe dat in Februari 1878 de controleur ter beschikking herwaarts ging, met Z. M. stoomschip *Batavia*, om zoo mogelijk die roovers, Alfoeren, die nu op Halmaheira en Batjan hun zeerooversbedrijf niet meer konden uitoefenen, op te sporen. Een hunner vestigingen werd werkelijk door een paar sloepen van de *Batavia* ontdekt, doch die sloepen moesten daartoe eene kleine rivier diep binnen 's lands opvaren. Toen zij aankwamen vluchtten de roovers het binnenland verder in en wederom waren het slechts hunne huizen en prauwen welke den onzen in handen vielen.

Timor. Van de stoomschepen welke ter zijner beschikking

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

werden gesteld, maakte de resident een ijverig gebruik om de verschillende deelen van zijn gewest te bezoeken.

Slavenhandel en menschenroof vielen in den Timor-archipel nog te beteugelen. Verzet tegen een onderzoek naar een dergelijk geval noopte den resident zich in 't voorjaar per Z. M. stoomschip *Samarang* naar de kampong Maoenoera te begeven, om de uitlevering der schuldigen te eischen, waarvoor tijd werd gelaten tot de volgende verschijning van het oorlogsschip.

In November 1877 was door dit stoomschip in de wateren tusschen Soemba en Flores een kruistocht gedaan om den slavenhandel tegen te gaan. Met datzelfde doel werd bij die gelegenheid op onderscheidene plaatsen aan de Soembasche en Endesche kusten de vlag vertoond.

Reizen in algemeenen dienst. Reizen tot vlagvertoon, behalve de zooeven genoemde van de *Samarang*, kwamen dit jaar niet voor.

1878—1879.

Riouw en onderhoorigheden. Door den controleur van Tandjong Pinang werd met Z. M. stoomschip *Timor* in November 1878 een reis gedaan naar de onderhoorige Poeloe Toedjoe eilanden, in de Chineesche zee. Behalve het vertoonen van de vlag had deze reis voornamelijk ten doel den sultan van Lingga, wiens jongere broeder met een talrijk gevolg den controleur vergezelde, de gelegenheid te verschaffen ook zijnerzijds den stand van zaken op die afgelegen eilanden te doen opnemen en tevens om ze met Lingga en Riouw in een meer geregeld verkeer te brengen.

Wanneer het tot vlagvertoon al volstrekt noodig ware voor deze reis een oorlogsschip te bezigen, zeker behoefde er geen voor te worden *gestationeerd*.

Geheel op zijn plaats als politie-vaartuig was een gouvernements-stoomschip bij de volgende gebeurtenissen te Indragiri.

Nadat namelijk in Maart 1878 was vernomen dat zekere Ongkoe Boetoe, een jongere broeder van den vorigen soetan, zich in het landschap Indragiri aan afpersingen schuldig maakte en deze weigerde gehoor te geven aan eene oproeping om zich met een

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

paar medeplichtigen tegenover den sultan van Lingga te verantwoorden, vertrok, zoodra in Augustus van dat jaar uit Singapore het bericht werd ontvangen dat diezelfde personen eenige Chinezen van die plaats in slavernij hielden, de assistent-resident van Lingga, per gouvernements-stoomschip *Telegraaf*, naar Indragiri om zoo mogelijk de schuldigen te vatten. Door een beleidvolle wijze van handelen is men hierin geslaagd.

Zuider- en Oosterafdeeling van Borneo. Het gouvernements-stoomschip *Tjinrana* werd door den assistent-resident te Marabahan en den controleur te Kwala Kapoeas aangewend voor tochten langs de Kapoeas en Kahajan rivieren, om twisten bij te leggen en een meer geregelde orde van zaken te vestigen.

Bovendien werd op de Katingan rivier in Maart 1879 de vlag vertoond door het gouvernements-stoomschip *Ternate*. Deze reis van het gouvernementsvaartuig, die gezegd wordt te hebben bijgedragen tot versterking van ons gezag in die verwijderde gewesten, werd volbracht door den controleur van Sampit, vergezeld door een klein detachement militairen.

Tot beteugeling van den zeeroof meende men dit jaar tot meer afdoende maatregelen in deze afdeeling te moeten overgaan. Immers door de nabijheid van den Solok-archipel stonden vooral de wateren van Borneo's Oostkust bloot aan bezoeken van zeeroovers. Het bekruisen van Straat Makasser, waartoe men zich in verband met de beschikbare scheepsmacht veelal moest bepalen, bleek tot bestrijding van dat kwaad niet voldoende. Althans in 1877 en in 't voorjaar van 1878 werd langs Borneo's Oost- en Zuidkust weder meer van zeeroovers gehoord. De Regeering besloot daarom, gedurende het saizoen 1878—79 (October—Juni) voorzorgen te nemen aan de uiterste grens onzer bezittingen en wel aan de landpunt die aan zee de grens vormt tusschen de aan Boeloengan onderhoorige Tidoengsche landen en Solok. Sedert de laatste maanden van 1878 werd dientengevolge een tijdelijk maritiem station gevestigd nabij de St. Luciabaai, van waaruit de wateren van Boeloengan en Sesajap zouden worden bekruist. De scheepsmacht in het station Zuider- en Oosterafdeeling van Borneo werd, in verband hiermede, tijdelijk met een derden oorlogsbodem versterkt.

Later zullen wij zien in hoever deze maatregel tot het in handen krijgen der zeeroovers heeft geleid.

Menado. De gouvernementsstoomer *Anjer* werd door den

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

controleur gebezigd tot het brengen van een bezoek aan de tot de afdeeling Gorontalo behoorende Westelijk en Zuidelijk van de golf van Tomini gelegen landschappen en aan de Togian eilanden. Wel bleek op onderscheidene plaatsen de toestand der bevolking door willekeurige handelingen der hoofden, twisten enz. te wenschen over te laten en werd het stoomschip met wantrouwen begroet, maar niettemin liep de reis zonder moeilijkheden ten einde. Het gouvernements-stoomschip voldeed hier dus geheel aan de behoefte.

Amboina. Het in deze residentie gestationeerde gouvernements-stoomschip *Tagal* deed in October 1878 een reis naar Letti, om een van gouvernementswege aangestelden hulpprediker naar zijn standplaats over te brengen, en begaf zich in dezelfde maand naar Cerams Zuidwestkust, waar kwaadgezinden in verzet waren gekomen tegen het wettig aangesteld hoofd. Werd aanvankelijk van het zoogenaamd goedgezinde deel der bevolking geen zweem van medewerking in het aanwijzen of opsporen der hoofdschuldigen ondervonden, die houding veranderde toen door een paar granaatworpen van de *Tagal* den Alfoeren een denkbeeld was gegeven, van wat der negorij te wachten stond wanneer zij haar lijdelijk verzet niet liet varen en nadat eenige lieden als gijzelaars waren gevangen genomen. Het duurde dan ook niet lang of de hoofdschuldigen waren in handen van het Bestuur.

In April te voren was door den controleur ter beschikking met ditzelfde stoomschip eene inspectiereis gedaan naar het Zuidoostelijk gedeelte van Ceram, de Ceramlaut, Goram en Matabella groepen en naar de Kei en Aroë eilanden. Op Aroë was de tijding van het verschijnen van de *Tagal* voldoende om een wapenstilstand te doen sluiten tusschen twee vijandig tegenover elkaar staande partijen, waarvan de voornaamste onruststokers — waaronder een paar hoofden, wier schuld uit de afgenomen verhooren voldoende bleek — aan boord van het stoomschip werden gebracht en daarmeê naar Amboina werden gevoerd.

Dat de bloote verschijning van een gouvernementsstoomer hier genoegzaam bleek om onlusten te voorkomen, is gewis niet zonder beteekenis.

Ternate. In deze residentie kostte het tegengaan van de zwerf- en rooftochten der Galela- en Tobello-Alfoeren, een ras van zeeschuimers uit Noordelijk Halmaheira, veel inspanning. Voor hunne opsporing en bestrijding werden niet uitsluitend

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

stoomschepen gebezigd, maar bediende men zich met het beste gevolg van eene macht van inlandsche prauwen onder toezicht van den resident, doch onder het bevel van SAID MOHAMMED van Makian en eenige Ternataansche- of Tidoresche officieren. Veel bezwaar leverde hierbij aan het Bestuur de goede verstandhouding op, die zoowel tusschen de mindere hoofden, als tusschen de Badjosche handelaren en de zeeroovers bleek te bestaan. Het herhaaldelijk doorkruisen van de Obigroep, eerst door onze Marine en later door de "hongi" of prauwenvloot, leidde er echter toe dat door SAID MOHAMMED eenige Tobello-Alfoeren, waaronder een berucht roover, die sedert geruimen tijd door ons Bestuur werden gezocht, bemachtigd werden, waarna door voortgezette vervolgingen, waaraan op aanzegging van het Bestuur ook de Badjosche, Banggaaische en Soelasche hoofden deelnamen, schrik onder de Alfoersche zwervers werd verspreid. Verscheidene roovers werden daarna nog gevat of gedood, vele hunner vrouwen en kinderen vielen den onzen in handen en in 't geheel werden 78 geroofde mannen, vrouwen en kinderen naar hunne woonplaatsen Bangaai, Gorontalo, Soela enz. terug gezonden. Nadat in 't laatst van 1878 ook zekere MEDOM of MEDOMO, het invloedrijkste en meest gevreesde hoofd der Galela- en Tobello- Alfoeren, zich vrijwillig was komen onderwerpen en in het tegengaan van zee- en strandroof zelfs een bondgenoot was geworden, meende de resident de hoop te mogen koesteren dat binnen kort zou kunnen worden getuigd dat er veiligheid heerschte in de wateren en langs de kusten der geheele residentie.

Voor bestrijding van zeeroovers schijnt in ieder geval een dergelijke „hongi" lang geen verwerpelijk middel te zijn, mits men haar handelingen kunne gadeslaan en leiden.

Met den gouvernementsstoomer *Havik* werd een reis gedaan om zoowel de hoofden der voornaamste eilanden bewesten Nieuw Guinea, als op eenige kustplaatsen van Nieuw Guinea, in en bewesten de Geelvinksbaai, te herinneren aan hunne verplichtingen jegens het Gouvernement en jegens den sultan van Tidore, waartoe eenige Tidoresche prinsen de reis meê maakten, die naar het schijnt even goed met een gewapend particulier stoomschip had kunnen geschieden.

Timor. De tuchtiging van de kampong Maoenoera op de Zuidkust van Flores, waarmede deze, voor afzet van geroofde menschen gezochte, havenplaats het vorig jaar reeds was bedreigd,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

mocht dit jaar niet langer achterwege blijven. Zij werd dan ook toegediend door Z. M. stoomschip *Samarang*, waarbij de hardnekkige tegenstand, dien de ruim 60 man sterke landingsdivisie van de *Samarang*, waaronder 22 opvarenden van de beide vóór Maoenoera geposteerde kruisbooten ondervond, ons 9 meerendeels zwaar gekwetsten kostte.

De vernieling van de kampong en van de daarbij aanwezige goederen bracht echter, zooals het Verslag zegt, een heilzamen indruk teweeg. Om dezen levendig te houden — waartoe vooral dienstig werd geacht de telkens herhaalde verschijning van een oorlogsschip in de wateren van Endeh — werd nog in 1878 bepaald, dat omstreeks het midden van het loopend jaar, een der stoomschepen van het station Makasser een tijdlang uitsluitend dienst zou doen in den Timor archipel. De hierboven vermelde tuchtiging had intusschen zonder *stationeering* van een oorlogsschip in dezen archipel kunnen worden volbracht.

Reizen in algemeenen dienst. De *Padang* vertoefde in Februari 1879 op zijn reis naar Indië eenige weinige dagen te Djeddah tot het vertoonen van de vlag. Op het eind van 1878 had zich daar ter plaatse ook het stoomschip 1e klasse *Curaçao* opgehouden, toen daarmede Habieb Abdul Rachman uit Atjeh naar Arabië was overgebracht.

1879—1880.

Midden-Sumatra. De noodzakelijkheid om troepen te zenden tot bestraffing der Battaksche landschappen Nai Pos Pos (achter Baros) en Pak Pak (grenzende aan de Singkelsche bovenlanden) deed voor het transport dier troepen gebruik maken van de Zeemacht.

Voor de expeditie naar Nai Pos Pos werd daartoe in October 1879 een gedeelte van het garnizoen van Siboga tot Sorkam over zee gevoerd in kruisbooten, gesleept door de *Pontianak*, vanwaar zij verder hun tocht te voet vervolgden [1]).

[1]) Het is zeker te betreuren dat na ruim een halve eeuw onder ons Bestuur te zijn geweest, hier nog geen behoorlijke landweg bestaat, ter verbinding van Siboga met Baros en Sorkam, daar ons van zeer betrouwbare zijde verzekerd is dat die weg met weinig kosten en zelfs gemakkelijk ware tot stand te brengen.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Voor de expeditie naar Pak-Pak werd het stoomschip *Soerabaya* gebruikt om troepen uit Atjeh over zee te brengen, die hun tocht op de Singkel-rivier verder in prauwen, gesleept door stoombarkassen, volbrachten.

Over 't algemeen bepaalde de medewerking der Marine voor deze expeditiën zich dus tot het verrichten van transport- en sleepdienst.

Sumatra's Oostkust. Een reis van den controleur met den gouvernementsstoomer *Koetei* naar Tanah Poetih, waar eenige moorden hadden plaats gehad en waar de Boegineesche landgenooten der vermoorden zich wilden wreken op de Maleische bevolking, onder welke de daders schuilden, liep zonder merkwaardige gebeurtenissen af. Ook hier werd door de bloote verschijning van het gouvernements-stoomschip de rust bewaard, ofschoon het den controleur niet mocht gelukken de moordenaars in handen te krijgen.

Riouw en onderhoorigheden. Het uitschrijven van eene bedrijfsbelasting deed op het eiland Sengarang, tegenover Tandjong Pinang, in Juli 1879 een hevig oproer uitbreken onder de Chineesche koelies, hiertoe waarschijnlijk aangezet door hoofden van geheime genootschappen te Singapore. Het gelukte echter aan de van de hoofdplaats ontboden militaire macht dit oproer te bedwingen na het wonden van 19 en het gevangen nemen van 90 opstandelingen, waarna de overgebleven benden zich in de naburige vaarwateren verspreidden.

Het bleek vervolgens voldoende deze wateren gedurende eenige dagen door twee gewapende sloepen van Z. M. stoomschip *Timor* en van den gouvernementsstoomer *Telegraaf* te doen bekruisen om de nog zwervende kwaadwilligen de wijk te doen nemen naar Singapore.

Een dergelijk op zich zelf staand geval kan echter geen bewijs geacht worden voor de noodzakelijkheid om voortdurend te Riouw een oorlogsschip *gestationeerd* te laten.

Doordien voorts de toestand te Indragiri in het najaar van 1879 eenigszins gespannen was, noopte dit den resident zich in November van dat jaar op den gouvernementsstoomer *Telegraaf* met een detachement militairen in te schepen, ten einde zich van den stand van zaken aldaar te vergewissen. Het detachememt heeft echter geen dienst behoeven te doen.

Westerafdeeling van Borneo. In Februari van 1880

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

werd in deze afdeeling Z. M. stoomschip *Onrust* door den Resident gebezigd, om daarmede naar de Boven Kapoeas te gaan, tot het houden van samenkomsten met vertegenwoordigers van den radja van Serawak.

Zuider- en Oosterafdeeling van Borneo. Met Z. M. stoomschip *Salak* werd door den controleur der Dajaklanden de Kahajan rivier opgevaren tot Pehawan, om verder zijn reis per prauw te vervolgen tot Tewah, waar hij zich in verbinding wilde stellen met Dajaksche hoofden van de Boven Kahajan.

Waarschijnlijk zal men voor de beide laatst vermelde reizen oorlogsschepen gebruikt hebben om het prestige van den over te brengen gouvernements-ambtenaar te verhoogen. Is dit echter juist, dan rijst de vraag of dit prestige door het bezigen van een gouvernements-stoomschip, dat in andere gevallen voor zulke reizen werd gebruikt, of zelfs door het bezigen van een particulieren stoomer zou zijn geschaad? De grens van de gevallen, waarin het „prestige" een oorlogsbodem eischt, is moeilijk te trekken. Op de rivieren kan het misschien te pas komen dat de reis van den oorlogsbodem *tevens* voor een tocht van den resident worde dienstbaar gemaakt, maar op de kusten zal voorzeker het prestige van het gezag in 't algemeen, meer worden gebaat door de verschijning van een of meer oorlogsschepen van groot charter dan van een ambtenaar op een kleinen oorlogsbodem.

Natuurlijk zal men niet voor allerlei kleine tochten en weinig omvangrijke handelingen telkens particuliere stoomschepen in huur kunnen nemen. Maar bij een behoorlijk contract over de pakketvaart zal men zich in veel gevallen van haar stoomschepen kunnen bedienen; de reeds meermalen bij de gouvernements-marine in huur genomen particuliere stoomschepen bewijzen dit. Ook de uitbreiding der pakketvaart zou niet nalaten de mogelijkheid om haar stoomers te gebruiken, in de hand te werken. De gouvernements-marine is trouwens dáár om voor het overige in de behoefte aan transportmiddelen te voorzien. Haar kleine batterij en gewapende bemanning zijn voor de gewone inlandsche diensten voldoende, en moet er gedebarkeerd worden, dan bieden haar stoomschepen voor het aan boord nemen van een detachement gelegenheid aan.

Doch zien wij, na deze opmerkingen, wat er verder in deze afdeeling plaats vond.

De vroeger besproken tijdelijke vestiging van een maritiem

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

station in de wateren van Berouw droeg veel bij om de aanrakingen met de onder onze souvereiniteit staande rijken ter Oostkust te verlevendigen. Oorspronkelijk alleen ingesteld in 't belang eener krachtige bestrijding van zeeroof en van slavenhandel, werd het in 't najaar van 1879 ook dienstbaar gemaakt aan de bewaking der grens van ons gebied ter Oostkust van Borneo tot aan den mond der Tawau rivier, als zijnde noodig in verband met handelingen van den Heer VON OVERBECK, Dat de vestiging van het station voor de bestrijding van den slavenhandel goede vruchten heeft afgeworpen, mag hieruit worden afgeleid, dat in 1879 de *Salak* in Mei 4 prauwen met 17 opvarenden en 28 slaven en de *Riouw* in October 3 prauwen met 26 opvarenden en 44 slaven vermeesterde, terwijl ook in de eerste maanden van 1880 zoowel door de *Riouw* als door de *Padang* onderscheidene van slavenhandel verdachte prauwen zijn aangehouden en ettelijke geroofde of gekochte menschen in vrijheid werden gesteld.

Amboina. Evenals in 1878 werd ook in 1879 door de *Tagal* een tot vele plaatsen zich uitstrekkende reis gedaan naar Oost Ceram, de Zuid Ooster-Kei, Aroë en Tenimber eilanden, ditmaal uitsluitend onder het bevel van den gezaghebber van dit gouvernements-stoomschip, daar geen ambtenaar van het binnenlandsche bestuur die reis meemaakte. De gezaghebber had hierbij in last op verschillende door hem te bezoeken plaatsen den stand van zaken op te nemen; hoofden en bevolking gelegenheid te geven om mededeeling te doen van aanhangige geschillen of moeilijkheden; misdadigers aan boord te nemen; nieuw opgetreden hoofden, voor zoover zij door den resident reeds in hunne waardigheid waren erkend, te beëedigen, of andere, die nog geen aanstelling bezaten, ter erkenning voor te dragen; op plaatsen waar inlandsche scholen werden aangetroffen, bij de hoofden aan te dringen op behartiging van het onderwijs, en eindelijk voor zooveel noodig ook andere dienstzaken te bespreken. Als inlandsche gecommitteerden waren hem daarbij toegevoegd de radja van Gah en die van Amar, welke laatstgenoemde evenwel in Januari 1880 wegens blindheid eervol uit 's lands dienst werd ontslagen.

Deze reis door de *Tagal* afgelegd is in zooverre belangrijk, dat zij doet zien tot welke omvangrijke bemoeiingen een civiel gezaghebber in staat is. Want dat de gezagvoerder van de Tagal veel dienst van den scherpen blik der hem toegevoegde inlandsche

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

gecommitteerden zal gehad hebben valt niet wel te onderstellen.

Hoever zijn bemoeiingen zich wel uitstrekten en hoe flink die gezagvoerder zijn taak opvatte, mag o. a. hieruit blijken dat hij bij een inwoner van Selor op Oost Ceram, die verdacht werd handel in opium te drijven, eene huiszoeking liet doen, die echter geen bewijzen opleverde; dat hij de orangkaja van Kilmoeri onderhield over den vervallen staat zijner negory, ook wat de wegen en bruggen betrof; dat hij in de kampong Gah, die er bouwvallig en onzindelijk uitzag, op verbetering aandrong; dat hij op Kilwaroe (Ceramlaut-eilanden) drie dagen vertoefde om vergaderingen te houden, waarin ettelijke zaken van knevelarij, diefstal en ook van moord behandeld werden; dat hij nadat op eene vergadering, door hem met de verschillende hoofden der Kei-eilanden te Doellah gehouden, klachten ingekomen waren over willekeurige handelingen en knevelarijen van de zijde der handelaren in hout welke die eilanden kwamen bezoeken, eene in 't Maleisch gestelde bekendmaking aan gezagvoerders en handelaren achterliet, waarbij niet slechts de eigendunkelijke toeëigening van voortbrengselen des lands en elke gezagsaanmatiging tegenover de inwoners namens het Gouvernement verboden werd, maar waarin hun tevens werd aangewezen wat zij te doen hadden, die vorderingen tegen de bewoners van Kei hadden.

Ook wist hij te bewerken dat in de zooeven genoemde vergadering den radja van Doellah, die het gezag wilde neerleggen, omdat hem op Doellahlaut alle gehoorzaamheid geweigerd werd, door het hoofd van Doellahlaut plechtig vergiffenis gevraagd en beloofd werd dat hij voortaan op de nakoming zijner bevelen zou kunnen rekenen, tengevolge waarvan de radja van Doellah op zijn besluit terugkwam.

De radja van Dobo op de Aroë eilanden die, ofschoon hiertoe opgeroepen, tot tweemaal toe niet op eene vergadering verscheen op welke onder anderen het onzindelijke aanzien van die plaats werd behandeld, werd door den gezaghebber voor ontslag voorgedragen; daarentegen werd te Maikor, vanwaar geen orangkaja naar Dobo was opgekomen omdat die betrekking door overlijden opengevallen was, onder zijne leiding een tijdelijk hoofd verkozen, daar de zoon van den overleden orangkaja, dien men tot opvolger wenschte, den vereischten leeftijd nog niet bereikt had. Overal op de eilanden, Trangan, Workai, Wattelei, Bamboe, Lolla, Meriri, waar hoofden overleden waren of hun ontslag

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

vroegen, werd trouwens door den gezaghebber de bevolking in de gelegenheid gesteld hare keuze kenbaar te maken en werden deze bestuurswisselingen, behoudens de nadere goedkeuring van den resident, voorloopig door hem bekrachtigd.

Moeilijk ware een sprekender voorbeeld te geven van hetgeen met een niet tot de Oorlogsmarine behoorend stoomschip, door een energiek civiel gezaghebber, in het belang van het Bestuur kan worden gedaan dan deze reis van de *Tagal*. Of werd bij die gelegenheid niet alles verricht wat men maar wenschen kon; had men zelfs van een commandant van een oorlogsschip meer kunnen verlangen? Is zulk een commandant zelfs wel bevoegd tot al de handelingen die hier den gezagvoerder van de *Tagal* waren opgedragen? Verving dus de niet-militaire stoomer hier niet op uitstekende wijze het oorlogsschip?

En werd nu tegenover dien gezaghebber ook maar in 't minst aan ontzag te kort gedaan? Volstrekt niet. Zoo lezen wij in het Verslag aangaande de negorij Kiljobad: „Opmerkelijk was de bijzondere eerbied, welken de bevolking hier zoowel voor hare hoofden als voor den vertegenwoordiger van het Gouvernement betoonde." Trouwens al wat op deze reis voorviel bewijst hoezeer aan ontzag voor het Bestuur in het algemeen de hand gehouden werd. Te Maikor en te Wangil, waar de gezaghebber veel hoorde van den onwil en de oneerbiedigheid der bevolking jegens hare hoofden en oudsten, werd zij juist over deze tekortkomingen door hem onderhouden.

Bezat Nederland in Indië immer gezagvoerders als die van de *Tagal* — en waarschijnlijk zijn er zoo nog verscheidene aan te wijzen — dan kon het daarin ook buiten de Militaire Marine een hechten steun voor het gezag vinden. De zeedienst is altijd een uitmuntende leerschool geweest, getuige de hoogst verdienstelijke Indische en Nederlandsche ambtenaren en bestuursleden, die daarin hun loopbaan zijn begonnen. Hoeveel energieke jongelieden zoeken in Nederland niet naar een „baantje" en welk een ruim arbeidsveld ware voor velen bij de gouvernements-marine en naar wij willen hopen in de toekomst ook bij de pakketvaart te vinden! Vrij zeker zou dit het geval zijn indien men bij de regeling der pakketvaart vorderde: *dat slechts die personen als gezagvoerder of stuurman daarbij mochten dienst doen, die in het bezit waren van een Nederlandsch diploma voor die betrekking*,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

een eisch dien men voor een dergelijken dienst veilig stellen mag.

Keeren wij echter tot ons verhaal terug. Op zijn reis met Z. M. raderstoomschip *Bromo* in 1879 naar de Zuidwester-eilanden werd, bij het bezoeken der eilanden Dewaloor en Dawera, door den controleur op nieuw aangedrongen op de uitlevering van de personen die in 1877 den Australischen schoener Kingston hadden afgeloopen. Vóór de kampong Welora op Dewaloor komende, vernam hij van de opvarenden van prauwen die het stoomschip aan lij kwamen, dat de schuldigen van het bovenbedoeld misdrijf zich meerendeels ophielden te Ankoeki op Dawera. De pogingen om de hoofden van Ankoeki te bewegen aan boord te komen en de schuldigen uit te leveren, werden met een hardnekkige weigering begroet, waarop die negorij uit het zwaar geschut van de *Bromo* werd gebombardeerd. Naar Welora teruggekeerd, begaf de controleur zich een paar malen onder militaire bedekking naar den wal, waar ten slotte nog een 8 tal personen, die tot de bemanning van de *Kingston* hadden behoord, aangewezen en uitgeleverd werden.

Ware er een rondreizend smaldeel geweest, dan zou de verschijning van zoodanig smaldeel vóór de negorij wellicht op zich zelve voldoende geweest zijn om de verlangde uitlevering te verkrijgen en had het bombardement misschien kunnen achterwege blijven.

Ternate. De zee- en strandroof waren door de vroeger vermelde maatregelen aanmerkelijk gefnuikt. Toen het bleek dat na de jongste tochten van onzen hongi-aanvoerder Said Mohammed, nog zeeschuimers in den Soela- en Bangaai archipel waren overgebleven, werd getracht hen door tusschenkomst van den mede vroeger vermelden Medom over te halen zich onder ons toezicht rustig op daartoe door het Bestuur aangewezen plaatsen te vestigen. Dit werd ten slotte met gunstigen uitslag bekroond. Wel was de „hongi“ nog eens verplicht zee te kiezen, maar het was toch aan Medom's tusschenkomst te danken dat zelfs beruchte aanvoerders, onder zijn geleide, te Ternate verschenen en zich aldaar met hunne volgelingen, vrouwen en kinderen onderwierpen.

Sedert mocht het der hongi-vloot in Februari 1880 — nog gelukken op een der grootste eilanden van de Saloewi groep, Zuid-Oostelijk van Bangaai, een zeer gevreesd zeeroover, zekeren Tofer, in handen te krijgen, alhoewel diens bende ontkwam,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

niettegenstaande de „hongi“ spoedig versterkt werd met eene van Bangaai ontboden inlandsche macht, waarbij zich eene sloepenflotille en eene landingsdivisie van Z. M. stoomschip *Batavia* voegde.

Nieuw Guinea werd in 1879 tweemaal bezocht door den controleur ter beschikking van den resident van Ternate. Het eerste bezoek, dat in de maand Februari plaats vond, gold alleen een gedeelte der Geelvinksbaai, het tweede, dat in September October en November geschiedde, betrof de Zuidwest- en de Noordwestkust. Voor beide bezoeken diende de gouvernementsstoomer *Havik*. Hiertoe had, naar wij meenen, ook een particulier stoomschip kunnen worden gebezigd.

Timor. Voor reizen in den Timor-archipel werd door den resident van Z. M. stoomschip *Padang* gebruik gemaakt. In Loerantoeka (Oost Flores) was het onrustig. Eenige kampongs waren in opstand gekomen tegen den Christen-radja van Loerantoeka en bedreigden diens hoofdplaats Posto. Ter bescherming werd in Mei 1880 een der oorlogsschepen uit de wateren van Celebes tijdelijk naar den Timor-archipel opgeroepen.

Reizen in algemeenen dienst. In diezelfde maand bezocht het ramtorenschip *Koning der Nederlanden* den zooeven genoemden archipel.

Verder vertoefde Z. M. schroefstoomschip 4e kl. *Makasser* in de Britsche Kolonie Laboean in September 1879 op een reis om noordelijk Borneo, bij welke gelegenheid tevens Serawak, Broenai Laboean, de Gayabaai en de Sandakanbaai werden aangedaan. Na tot 6 October in laatstgenoemde baai verbleven te zijn, vertrok het stoomschip naar Solok en van dáár over Zamboanga, den zetel van den Spaanschen Gouverneur op Mindanao, en het eiland Basilan naar de st. Luciabaai, van waar het, na nog eenige dagen gekruist te hebben, den 28 October naar Makasser koers zette.

In Februari 1880 ging hetzelfde stoomschip „in het belang van de verlevendiging der handelsbetrekkingen tusschen dat Rijk en Nederlandsch Indië“ naar Siam, op welke reis tevens Saigon, de hoofdplaats der Fransche bezittingen in Cochin China, werd aangedaan.

De *Benkoelen* vertoefde in Mei 1880 op haar reis naar Indië te Djeddah.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

1880—1881.

Sumatra's Oostkust; Palembang. De minder goede gezindheid, die bij den ex-sultan TAHA ten opzichte van het Gouvernement bestond, gaf aanleiding dat diezelfde kwade geest zich in Djambi voortplantte. Deze uitte zich door het beschieten van ons grens-établissement in de Palembangsche onderafdeeling Rawas te Soerolangoen en door het ontvreemden van een voorraad wapenen uit de bijgebouwen der controleurswoning, op de hoofdplaats Djambi.

De bedrijvers van dezen diefstal, die onder aanvoering stonden van RADEN ANOEM, stiefzoon van een broeder des sultans, werden met de aanwezige maritieme middelen achtervolgd, doch zonder dat men er in mocht slagen ze te achterhalen.

Zuider- en Oosterafdeeling van Borneo. Ofschoon de menschenhandel ter Oostkust van Borneo nog bij elke gunstige gelegenheid uit den Solok-archipel gevoed werd, deed toch de vestiging van een maritiem station in de St. Luciabaai, aan de Noordelijke grens van het Boeloengansche gebied, aan dit bedrijf veel afbreuk.

Dank zij de medewerking die de stationscommandanten zich van enkele welgezinde hoofden in de kuststreken bezuiden genoemde baai, vooral te Sambakkong en te Sesajab, wisten te verzekeren, vielen den onzen in 1880 weder een aantal zeeroovers met hunne slaven in handen. Zoo bracht in Augustus Z. M. stoomschip *Sindoro* niet minder dan 44 slaven en 22 slavenhandelaren te Bandjermasin aan en kort daarop Z. M. stoomschip *Riouw* 14 slaven en 1 slavenhandelaar. Onder deze slaven waren enkele die uit eigen beweging aan boord onzer schepen hunne vrijheid waren komen zoeken. Bij een der pogingen tot aanhouding van verdachte prauwen werd gewapende tegenstand ondervonden. Toen namelijk een paar sloepen van de *Riouw* in eene soengei op het eiland Sebati (St. Luciabaai) 15 prauwen ontdekten en den opvarenden, wier passen niet in orde schenen, gelast werd aan boord van het oorlogsschip te komen, zagen de onzen zich in een vuurgevecht gewikkeld dat ons 1 doode en 6 gewonden bezorgde. Een prauw werd genomen, doch de roovers vluchtten het bosch in. Daar hun aantal grooter was dan dat der onzen trokken deze, die zich op een

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

bijna droog liggende modderbank moesten bewegen, op het stoomschip terug.

Hoewel men dus de hand reeds op hen had gelegd, ontkwamen de roovers ten slotte toch nog.

Tot bijstand van de zich afwisselende stationscommandanten in de St. Luciabaai bij hunne aanrakingen met de inlandsche hoofden, werd in October 1880 een controleur der 1e klasse boven de formatie aangewezen, die rechtstreeks ondergeschikt zou zijn aan den assistent-resident van Koetei en de Oostkust.

Wat bewijst deze benoeming? Vooreerst dat men ook hier het militair gezag aan het civiel gezag ondergeschikt heeft willen maken en in de tweede plaats het verkeerde van de afwisseling van stationscommandanten. Bestaat er noodzakelijkheid van stationsdienst — en deze werd hier gewis in den zuiversten vorm uitgeoefend — dan kan het niet anders dan verkeerd zijn, wanneer telkens degene die plaatselijk bekend is geworden en die allengs het vertrouwen van de omgeving heeft verworven, door een ander vervangen wordt. Moet echter de stationsdienst door de oorlogs-marine verricht worden, dan is dit bezwaar niet te ontgaan. Bij het gebruik der gouvernements-marine heeft men met dit euvel niet te kampen.

Celebes. In 1880 werd door Z. M. stoomschip *Watergeus*, op zijn reis in het Oostelijk gedeelte van den Indischen archipel, de vlag vertoond in eenige staatjes op de Westkust van Celebes — iets hetgeen zeker niet minder goed door een rondreizend smaldeel zou kunnen geschieden — en deed de gouverneur, vergezeld van den assistent-resident ter beschikking, met Z. M. stoomschip *Sumatra* o. a. een reis naar het minder bezochte Zuid-Oostelijke deel van het gewest, meer bijzonder naar de Kendari- of Vosmaersbaai, behoorende tot het Alfoersche rijk Laiwoei. Van beide voornoemde schepen behoorde alleen de *Sumatra* tot het station. Evengoed had de reis van de *Sumatra*, waarvan wij hier melding maken, met een gouvernementsstoomer en, zoo er al volstrekt een oorlogsschip werd vereischt, zonder *stationeering* van dat schip kunnen geschieden, gelijk plaats had in de residentie:

Menado, alwaar in Juli 1880 de resident met Z. M. stoomschip *Watergeus* een viertal eilanden van de Sangi- en Talautgroepen aandeed, namelijk Siauw, Taroena, Tagoelanda en Salibaboe.

Amboina. In September, October en November werden de

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Zuid-Oostereilanden — Ceramlaut- Goram- en Matabellagroepen — door het hoofd van het gewestelijk bestuur bezocht, deels met Z. M. oorlogstoomschip *Watergeus* „*welks groot charter in de streken waar men kwam veel indruk maakte*“ [1]), deels met het gouvernements-stoomschip *Tagal*.

Ternate. Van uit dit station werd Nieuw Guinea tweemaal bezocht, gezamenlijk door den controleur ter beschikking van den resident, met een Tidoreeschen prins als gecommitteerde van den sultan. De eerste reis werd gedaan in Mei en Juni met Z. M. stoomschip *Bromo*, de tweede in December door Z. M. stoomschip *Batavia*.

Alweder ligt de opmerking voor de hand dat voor dergelijke tochten — hoe nuttig op zich zelf ook — zeker geen *stationeering* van een oorlogsschip noodig is, en dat die reizen waarschijnlijk even goed met een particulier stoomschip hadden kunnen worden gedaan.

Timor. In Juli 1880 werd deze residentie door Z. M. stoomschip *Bandjermasin* bekruist.

Daar in het afgeloopen jaar weder gehoord was van slavenhandel op Zuid-Soemba, Flores en de Allor-eilanden, deed zich, zoo meldt het Verslag, de behoefte levendig gevoelen om in den Timor-archipel, waar tot dat tijdstip slechts af en toe gedurende korten tijd door de oorlogs- of gouvernements-marine de vlag kon worden vertoond, blijvend een stoomschip beschikbaar te hebben, daar de aanwezige zeilvaartuigen (gewapende booten) te veel afhankelijk zijn van gunstigen wind en van de gesteldheid der zee, om de verdachte plaatsen gedurig en onverwachts te kunnen bezoeken. Het noodige werd dan ook gedaan om in het vervolg voor deze residentie een gouvernements-stoomschip te kunnen afzonderen.

Reizen in algemeenen dienst. Behalve op de plaatsen reeds vroeger genoemd, werd dit jaar, en wel in Mei en Juni, in de Balische landschappen Boeleleng en Djembrana en ook te Ampenan op Lombok door Z. M. stoomschip *Watergeus* de vlag vertoond.

Ditzelfde geschiedde door Z. M. stoomschip *Atjeh* gezamenlijk met Z. M. stoomschip *Makasser*, op eene in Mei 1880 ondernomen reis naar Noordelijk Borneo, Manilla, den Solok-archipel en Celebes,

[1]). Wij cursiveeren.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

waarbij echter alleen de *Atjeh* tot Manilla doorging. Na afloop dezer reis vertrok de *Atjeh* naar Australië en de *Makasser* naar de Molukken. Op 13 Januari 1881 kwam de *Atjeh*, na Timor te hebben aangedaan, te Batavia terug.

Het ramtorenschip *Prins Hendrik der Nederlanden* vertoonde, op zijn reis van Singapore (waar het gedokt had) naar Batavia, de vlag te Pontianak.

Z. M. stoomschip *Madura* vertoefde gedurende een drietal dagen te Djeddah.

1881—1882.

Sumatra's Oostkust; Palembang. Te Palembang was het in 1881 verre van rustig. Er werd eene samenzwering ontdekt van leden der familie van den vroegeren sultan, welke het voornemen koesterden het Fort te overrompelen, de Europeanen te vermoorden en een nieuw Sultansbestuur te vestigen. Te minder mocht deze samenzwering licht worden geteld, daar het aantal volwassen mannen onder des sultans afstammelingen alleen reeds 400 bedroeg. Ofschoon bereids in 't laatst van Juni van haar bestaan onderricht, duurde het toch nog eenige weken eer het Bestuur openlijk tegen de saamgezworenen optrad. De uitvoering van het complot was voorgenomen tegen de vastenmaand (Juli — Augustus).

Onder de genomen maatregelen om tegen verrassingen gewapend te zijn en gelijktijdig den Europeeschen ingezetenen vertrouwen in te boezemen, behoorde de komst van Z. M. stoomschip *Borneo*, hetwelk te dien einde van Batavia ontboden was.

Door het beleid en het kloek optreden van den resident gelukte het echter de 31 samenzweerders, op het oogenblik dat zij zich naar diens woning begaven, door piketten van het garnizoen en van de landingsdivisie van de *Borneo* te doen omsingelen, hun de wapenen te doen nederleggen en gevangen te nemen. Daarna verleende de *Borneo* nog medewerking bij de veiligheidsmaatregelen, genomen met het oog op uit de arrestatiën wellicht te duchten verzet en bij het overbrengen van 39 der 47 gearresteerden naar Batavia.

Wat door het stoomschip hier verricht is, behoort geheel tot de diensten waarvoor zulk een bodem bestemd is en waarvoor er dan ook steeds een te Batavia of te Soerabaya beschikbaar moet zijn. Van Soerabaya is zulk een stoomschip, per

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

telegram uit Batavia, te ontbieden. In dit geval was het stoomschip regelrecht van Batavia gezonden.

Sumatra's Oostkust. Moeilijkheden met het inlandsch bestuur van Poeloe Lawan in 1880, gerezen ter zake van de opiumpacht op de tot dat landschap behoorende eilanden en wel met name op het eiland Serapong, deden den tongkoe besar van Poeloe Lawan de hulp van ons Gouvernement te Benkalis inroepen. Dit gaf aanleiding dat van dáár de gouvernementsstoomer *Siak* met eenige militairen en den controleur naar Serapong werd gezonden, om zekeren TJAN PO, een Chinees, met zijn handlangers, waartoe eene Boegineesche bende behoorde, te dwingen dat eiland te verlaten. Daar TJAN PO evenwel reeds naar Singapore was vertrokken en de Boegineezen zich binnen den gestelden termijn verwijderden, liep alles zonder verzet af.

Riouw. De houding van den soetan van Indragiri, die de uitlevering weigerde van een zijner vroeger van dáár naar Makasser verbannen, maar door ontvluchting te Indragiri teruggekomen aanverwanten, SAID BEGAB geheeten, gaf aanleiding dat de assistent-resident in October met Z. M. stoomschip *Salak* voor Ringat verscheen.

Hoewel de soetan toen de uitlevering beloofde, bleef hij zich echter aan die verplichting onttrekken, ten gevolge waarvan tot blokkade der Indragiri-rivier werd besloten. Na Maart 1882 namen daaraan deel Z. M. stoomschip *Watergeus* en de gouvernementsstoomer *Indragiri*.

Zuider- en Oosterafdeeling van Borneo. In het Koloniaal Verslag van 1882 (over 1881) leest men:

„Aan den slaven-invoer en zeeroof ter Noordoostkust van Borneo heeft de onafgebroken bekruising door onze oorlogsschepen veel afbreuk gedaan en het blijkt meer en meer dat de wateren in die streken door de Soloksche slavenhandelaren gemeden worden."

Feiten van beteekenis, zooals bemachtiging van een aantal slavenhalers of zeeroovers, schijnen dit jaar niet te hebben plaats gehad. Ware dit het geval geweest, dan zou daarvan in het Verslag wel melding zijn gemaakt. Men vergete ook niet dat Solo, de bron der zeeroovers, sedert meer direct onder het Spaansch Bestuur kwam.

Ternate. „Van zeeroof", zoo luidt het Verslag over 1881, „werd in den laatsten tijd niets meer gehoord . . . ." Zooals bleek bij de verschillende tochten, die in 1881 door schepen van de militaire- of gouvernementsmarine in den Bangaai- en in den Soela-archipel werden gedaan, kon de veiligheid in die wateren

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

als voldoende verzekerd worden beschouwd. De vroegere zeeroovers, die zich op Noordelijk Halmaheira, onder het oog van onzen posthouder aldaar vereenigd hadden, waren thans rustige landbouwers en visschers. Zij waren allen bij name aan het Bestuur bekend en mochten zonder vergunning van den posthouder hunne woonplaats niet verlaten.

Naar Nieuw Guinea werden, door den controleur ter beschikking van den resident, twee reizen gedaan met Z. M. stoomschip *Batavia*, eene in Maart en April 1881 en eene meer bepaald naar de Mapia- of St. Davids eilanden in Januari 1882, aangaande welke reizen dezelfde opmerkingen nopens de overbodigheid van *stationeering* en de mogelijkheid van 't gebruik van particuliere stoomschepen gelden, die wij reeds vroeger onder de aandacht brachten.

Timor. „Ongestoorde rust", zoo vangt het gedeelte van het Verslag aan, hetwelk deze residentie behandelt „is, gelijk reeds meermalen werd opgemerkt, in dit gewest een zeldzaam verschijnsel."

Van slavenhandel werd weer herhaaldelijk gehoord. In afwachting van het gereedkomen van een speciaal voor den Timorarchipel te bestemmen gouvernements-stoomschip, werd in het afgeloopen jaar de vlag achtereenvolgens op verschillende plaatsen vertoond door de oorlogsschepen *Watergeus*, *Makasser* en *Sumatra*, hetgeen, bij het aanwezig zijn van een rondreizend smaldeel, door dat smaldeel zou hebben kunnen worden verricht. Met eerstgenoemd stoomschip bezocht het hoofd van het gewestelijk bestuur o. a. de Cyrusbaai op de Zuid-Oostkust van Rotti, waar de radja en de bevolking er over „opgetogen" waren dat de resident met een oorlogsbodem tot hen gekomen was.

Reizen in algemeenen dienst. Het te Pontianak gestationeerde stoomschip 4e klasse *Salak* deed in Juni en Juli 1881 een reis naar Laboean en Broenai.

Binnen den archipel vonden nog de volgende reizen tot vlagvertooning plaats en wel: door Z. M. schroefstoomschip 1e klasse *Atjeh* naar den Riouw-Lingga archipel en naar de Oostkust van Sumatra; door Z. M. stoomschip *Watergeus* in Augustus naar Bali en Lombok en vervolgens in December naar Singapore en Pontianak en eindelijk door het schroefstoomschip 1e kl. *Koningin Emma der Nederlanden*, in Maart van Atjeh komende, via Indragiri, Djambi en Muntok naar Batavia.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

1882—1883.

Sumatra's Westkust. „Van zee- en strandroof", zoo meldt het Koloniaal Verslag over 1882, werd hier niets vernomen.

Riouw en onderhoorigheden. Door Z. M. stoomschip *Soembing* werd eenige malen den Riouw-archipel bekruist. Deze tochten, waarbij voornamelijk de nauwe vaarwaters werden bezocht, waartoe genoemde bodem wegens zijn weinigen diepgang zeer geschikt bleek, kwamen aan de veiligheid van personen en goederen merkbaar ten goede. Gevallen van zee- en strandroof, waarvan in de eerste maanden van 1882 nog nu en dan gehoord werd, kwamen in den laatsten tijd niet meer voor.

Op de geschiktheid van de *Soembing* om ondiepe vaarwaters te bevaren, waarop in het Verslag gewezen wordt, zij hier ter loops de aandacht gevestigd.

De blokkade van de Indragiri-rivier werd — daar de uitlevering van Said Begab steeds achterwege bleef — zoolang gehandhaafd tot het bleek dat de daardoor ontstane belemmeringen in het handelsverkeer zich ook buiten Indragiri o. a. in de Kwantanstreken deden gevoelen. Toen dit plaats vond werd zij opgeheven, zoo het heette omdat de Rijksgrooten en de bevolking niet met de handelwijze van den soetan instemden en van eene verdere voortzetting der afsluiting van de rivier-toegangen voor allen uit- en invoer weinig verandering in diens houding viel te hopen. Als maatregel ter vervanging van de blokkade werd den controleur van Ringat, welke die plaats had verlaten, gelast zich daar weder te vestigen en zijn verblijf, het gouvernementsétablissement, hetwelk kort te voren door Said Begab was geplunderd, in staat van tegenweer te brengen. Zoolang de hiertoe noodige voorzieningen aan het établissement, door daartoe van Batavia aangevoerde dwangarbeiders, in uitvoering waren, bleef een oorlogsschip voor Ringat gestationeerd.

Op 25 September 1882 werd, bij het visiteeren van eene prauw, de stoombarkas van Z. M. stoomschip *Watergeus* door Indragiriërs voor een deel uitgemoord.

Oppervlakkig zouden wij meenen dat met het oog op een en ander een zwaardere straf voor den soetan, dan de aanwezigheid van een verschansten controleur te Ringat niet onverdiend ware geweest, evenzeer als wij geneigd zouden zijn te vragen: waartoe de blokkade begonnen, wanneer zij hier zoo misplaatst was?

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Westerafdeeling van Borneo. Een reis van den resident en den assistent-resident met Z. M. stoomschip *Soembing* op de Kapoeas naar de Pinohstreek, droeg veel bij om het overplanten van de in 1882 in de Boven-Doessoen uitgebroken onlusten naar het Sintangsche te voorkomen

Zuider- en Oosterafdeelng van Borneo. In de Boven-Doessoen werd door aanhangers van Mohammad Seman, die zich tot sultan van Bandjermasin opgeworpen had, het Gouvernements-stoomschip *Djambi* beschoten, waarop, ten einde den stand van zaken op de Boven-Barito op te nemen, de controleur en eene militaire bedekking van 1 officier en 30 man waren ingescheept. Nauwelijks echter was van onze zijde het vuur geopend of de bende trok af, na ons evenwel 1 doode en 4 gewonden te hebben bezorgd. Met de van Bandjermasin aangekomen versterking van militaire en maritieme middelen werden vervolgens patrouilles de Lahai ingezonden, doch ontmoetingen van eenig aanbelang vielen daarbij niet voor, daar de opstandelingen nergens stand hielden. Om hun het afzakken van de Barito te beletten, werd bij Moeara Teweh eene tijdelijke versterking opgericht. Het gouvernements-stoomschip *Berouw* nam aan deze oorlogshandelingen deel.

Een gerucht over Pontianak te Batavia aangebracht, dat ook in Kottawaringin onlusten broeiden, deed in November 1882 Z. M. stoomschip *Watergeus* naar Sampit zenden. Daar echter, bij aankomst, het ongegronde van dit gerucht bleek, keerde het stoomschip langs Bandjermasin weder naar Java terug.

Het maritiem station aan de St. Luciabaai bleef ook in 1882 gehandhaafd. „De voortdurende aanwezigheid van een oorlogsbodem bleek nog geenszins overbodig tot wering van zee- en menschenroof in de Berouwsche wateren. Wel is waar mocht het in 1882 niet gelukken met prauwen van Soloksche slavenhalers of zeeroovers in aanraking te komen, maar een paar malen zag men vaartuigen, die verdacht werden van slaven aan boord te hebben, afdeinzen, zonder dat zij aanraking met den wal hadden gehad (hier rijst de vraag waarom die vaartuigen dan niet werden achtervolgd en onderzocht?). Nu en dan zochten slaven en slavinnen, die aan kustbewoners behoorden, eene toevlucht aan boord van het oorlogsschip en herkregen langs dien weg hunne vrijheid.

Celebes en onderhoorigheden. Door Z. M. stoomsche-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

pen *Sumatra* en *Bandjermasin* werd in dit station de vlag vertoond. Eerstgenoemd vaartuig bezocht o. a. herhaaldelijk Paré-Paré, ten einde bij de hand te zijn gedurende den verkiezingsstrijd over een opvolger van den overleden vorst van Sidenring, bij welke verkiezing ook de Wadjosche vorsten hunne aanspraken deden gelden. De verkiezing liep echter zonder ongeregeldheden af. Het gold hier meer een politietoezicht. Had zich bovendien een rondreizend smaldeel af en toe in deze nabuurschap opgehouden, dan zou ook dit hierbij ten goede hebben gewerkt.

Menado. Behalve door het gouvernements-stoomschip *Havik*, werd in deze residentie de vlag vertoond door Z. M. stoomschepen *Banka* en *Batavia*, waaromtrent dezelfde opmerking over vlagvertoon door schepen van groot charter geldt, die wij reeds meermalen maakten. Laatstgenoemde bodem bezocht o. a. de Talaut eilanden, waar zich een Engelsch vaartuig ophield, welks gezagvoerder zich, ondanks eene vroeger hem gedane waarschuwing, niet alleen allerlei inmenging in de zaken der bevolking veroorloofde, maar ook den radja van Beo van geweren had voorzien. De vuurwapenen werden in beslag genomen en aan den gezagvoerder gelast „binnen een bepaald aantal dagen de bovengenoemde Sangi — en Talaut eilanden te verlaten, aan welken last hij gevolg gaf."

De gezagvoerder kwam er dus genadig af. Had een Nederlandsch schip zich in Engelsche koloniën aan dergelijke handelingen schuldig gemaakt, het ware waarschijnlijk niet zoo lankmoedig behandeld geworden!

Amboina. Aan elk der twee hierna genoemde negorijen op de Tenimber- en Timorlauteilanden — Keliobar en Oliliet — werd bij gouvernementsbesluit, wegens de aanmatigende houding harer inwoners, eene boete opgelegd van *f* 1300, met aanzegging dat wanneer deze niet binnen den bepaalden tijd betaald werd, de negorijen de kracht van het geschut zouden ondervinden.

Daar de betaling achterwege bleef, werd de toegezegde tuchtiging in April 1883 toegediend aan Keliobar door Z. M. stoomschepen *Merapi* en *Samarang*. Voor wat Oliliet betreft, werd zij bewaard tot later, uithoofde het doorkomen van den zuidoostmoesson het gevaarlijk deed zijn den tocht verder voort te zetten.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Dat dergelijke tuchtiging als van Keliobar, met niet minder vrucht, door een rondreizend smaldeel zou kunnen geschieden, behoeft geen betoog.

Ternate. Op een gerucht dat Westersche vreemdelingen, zonder daartoe bekomen vergunning, zich op het eiland Waigeoe hadden neêrgezet, werd door den controleur ter beschikking van den resident, met het stoomschip *Batavia* een onderzoek ter plaatse ingesteld. Wel had dáár, zooals bleek, een vreemd schip zich opgehouden, maar of werkelijk plan tot eene nederzetting op Waigeoe bestaan had viel niet met zekerheid te zeggen.

Met het ten behoeve van de gouvernementsmarine gehuurde particuliere stoomschip *Sing Tjing* werd in October en November 1882 de noordkust van Nieuw Guinea bezocht. Dit bevestigt onze vroeger uitgesproken meening dat voor die reizen naar Nieuw Guinea zeer goed van een particulier stoomschip kon worden gebruik gemaakt.

Timor. Met het daartoe voor korten tijd beschikbaar gestelde oorlogsstoomschip *Sumatra* werd in Mei 1882 door den resident een bezoek gebracht aan Rotti, Savoe, Soemba en Flores, terwijl ook een gedeelte der binnenlanden van Timor door hem bereisd werd. In het belang van land en volk hebben die inspectie-tochten eene nuttige uitwerking gehad. Op verschillende plaatsen buiten het eiland Timor ware echter een langer verblijf wenschelijk geweest. Tengevolge van de weldra verwachte vaste stationeering van een stoomschip in den Timor-archipel, vleide men zich echter dat in de toekomst de gemeenschap met de verschillende onder dit gewest ressorteerende landen beter zou kunnen worden onderhouden.

Wat moet hieruit anders worden afgeleid dan, zooals wij reeds vroeger deden opmerken, dat het voor den stationsdienst, waar die vereischt wordt, gewenscht is dat het hoofd van het gewestelijk bestuur geheel, zonder eenige beperking, over het voor dien dienst aangewezen stoomvaartuig kunne beschikken en hoe kan dit wanneer het stoomvaartuig een oorlogsschip is?

Reizen in algemeenen dienst. Het ramtorenschip *Koning der Nederlanden* ging in Januari 1882 naar Cheribon en van dáár naar Riouw. In Juli bekruiste het Java's noordkust.

Het ramtorenschip *Prins Hendrik der Nederlanden* werd in 't begin van 1882 eveneens naar Riouw gezonden, ten einde met

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

het zooeven genoemde ramschip gezamenlijke oefeningen te houden. In de laatste helft van Maart van dáár teruggekeerd, hield het eenige oefeningen bij Tandjong Priok en bezocht het de Duizend eilanden. Van half Juni 1882 tot Mei 1883 — *zegge bijna een vol jaar* — was het te Soerabaya om van nieuwe ketels te worden voorzien.

Van vlagvertooning van eenige beteekenis in den archipel door beide bovengenoemde groote schepen was dus dit jaar geen sprake, waartoe waarschijnlijk hun weinig gunstige toestand — want ook de *Koning der Nederlanden* was hoofdzakelijk daardoor van November tot Maart non-actief — en hun kostbaar steenkolenverbruik veel bijdroegen.

De beide stoomschepen 1e klasse *Atjeh* en *Koningin Emma der Nederlanden* deden daarentegen in de Atjehsche wateren dienst.

1883—1884.

Sumatra's Westkust; Benkoelen. Met het gouvernements-stoomschip *Argus* werd door den resident in het voorjaar van 1883 eene reis ondernomen naar het schaars bezochte eiland Engano, een reis die voorzeker ook met een particulier stoomschip — ware dit beschikbaar geweest — had kunnen geschieden.

Sumatra's Oostkust. Zee- en strandroof kwamen nu en dan voor, vooral in het laatst van 1883, toen o. a. het gouvernements-tolkantoor aan de Paneirivier werd geplunderd.

Riouw. Een paar malen had men last van zeeroof op kleine schaal, ondernomen door Chinezen. „Eene voortdurende waakzaamheid en herhaalde tochten met stoom- en zeilschepen der gouvernements-marine, zoomede met de in dit gewest beschikbare residentie-vaartuigen, schijnen overigens afschrikkend te hebben gewerkt."

In den toestand van Indragiri kwam, nadat op 13 Mei de blokkade was opgeheven, door het overlijden van den soetan eene gewenschte verandering. De ontsnapte banneling Said Begab kon men echter ook dit jaar niet in handen krijgen.

Westerafdeeling van Borneo. Het gouvernementsstoomschip *Singkawang* steunde in de Boven-Kapoeas de patrouilles uit onze benting te Nanga-Badoe, onder wier bescherming de Ambalou-Lebojan Dajaks zich terugtrokken, toen zij door Batang-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Loepar Dajaks, gezamenlijk met Dajaks uit Serawak, werden aangevallen.

Zuider- en Oosterafdeeling van Borneo. De in 1882 in de Boven-Doessoen uitgebroken onlusten bleven aanhouden. Aan de dientengevolge noodige militaire handelingen werd zoowel door de militaire — als door de gouvernementsmarine deelgenomen. Op den 29^{en} Augustus werd, om den vijand van de, beneden Moeara Teweh, aan de Barito gelegen kampongs af te houden, het gouvernements-stoomschip *Boni*, aan boord hebbende 2 officieren en 60 man, naar de Boven Barito gezonden. Zonder ontmoetingen van bijzonderen aard bereikte men op 5 September Moeara Teweh, vanwaar den volgenden dag het aldaar gestationeerde oorlogsschip *Onrust* met de *Boni* en 100 man infanterie de rivier opstoomden. Daar de vijand zich in een benting op den heuvel Mandaroeian, ongeveer nabij de plaats waar de Lahai in de Barito stroomt, had teruggetrokken, werd versterking noodig geacht, die op den 19^{en} te Moeara Teweh met het gouvernements-stoomschip *Djambi* aankwam en waarmede den volgenden morgen, om 5 uur, de vijand werd opgezocht. De troepen 175 man, onder 6 officieren, waren daartoe op de bovengenoemde 3 bodems ingescheept, die onder leiding van den gewestelijken commandant, die zich met den resident op de *Onrust* bevond, de passage forceerden en al vurende bovenstrooms van de vijandelijke sterkte positie namen. Om 11 uur, nadat het artillerievuur een uur geduurd had, werd de heuvel door de infanterie bestormd en met verlies van 1 doode en 5 gewonden genomen. Om 5 uur 's middags was de flottille weder te Moeara Teweh terug.

Na dit gevecht trad de rust in deze afdeeling in. Moge de hier voorgevallen oorlogshandeling al van geen langen duur zijn geweest, zij bewees wederom dat gouvernements-stoomschepen bij dergelijke operatien alleszins bruikbaar zijn.

Een tijd lang hield een oorlogsschip toezicht op de kust van Pasir, om te waken tegen den invoer van oorlogsbehoeften. Bovendien bleef bij voortduring een der oorlogsbodems van Makasser of Bandjermasin in de st. Luciabaai gestationeerd. Ontmoetingen met zeeroovers of slavenhandelaren hadden niet plaats.

Amboina Z. M. stoomschip *Samarang* vertrok naar de afdeeling Kei, toen aldaar te Toeal, door denzelfden Europeeschen ondernemer, waarvan wij reeds vroeger spraken en van wien ver-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

moed werd dat hij plan had zich op Waigeoe bij Noord Guinea te vestigen, de bescherming van den resident tegen de inboorlingen werd ingeroepen. De gerezen geschillen tusschen den ondernemer en de bevolking werden door den commandant van den zooeven genoemden oorlogsbodem geheel beëindigd.

De bestraffing van Oliliet op de Timorlaut-eilanden werd achterwege gelaten, daar het den inmiddels nieuw opgetreden resident gebleken was dat de hoofden dier negorij zich volstrekt niet op een vijandelijk standpunt tegenover ons Bestuur hadden willen plaatsen; in overeenstemming hiermede werd ook de boete, welke aan die negorij was opgelegd, kwijtgescholden.

Wel een bewijs dat men met bestraffingen niet te haastig moet zijn en het beter is, door vertoon van macht, zooveel doenlijk de noodzakelijkheid daarvan te voorkomen.

Op Sejrah in de Tenimber-eilanden deden zich herhaaldelijk ongeregeldheden voor. Zij waren van dien aard dat de resident, die in den aanvang van 1884 met een nieuwen posthouder derwaarts zou vertrekken, het geraden achtte zich hierbij door een klein detachement militairen te doen vergezellen, daar de bemanning van het voor de reis te bestemmen gouvernements-stoomschip niet groot genoeg was om eene gewapende vertooning aan wal te maken.

Het wenschelijke om voor zulke gelegenheden over een gewapend detachement te kunnen beschikken, blijkt hieruit meer, dan de noodzakelijkheid om voor zoodanige reis een *gestationeerden oorlogs*bodem te kunnen bezigen.

Ternate. „Van zeeroof werd nergens gehoord. Op de te Tobello (Noord Halmaheira) ontstane nederzetting, van lieden die vroeger dit bedrijf hadden uitgeoefend, werd bij voortduring het oog gehouden."

Met het gehuurd particulier stoomschip *Sing Tjing* bezocht in September 1883 de resident eenige plaatsen en eilanden op en nabij de noordkust van Nieuw Guinea. Wederom bleek dus hiertoe zulk een stoomschip bruikbaar.

Timor. „Het gezag in dit gewest werd er blijkbaar door gebaat dat den resident in den laatsten tijd weder de beschikking was gegeven over eenige militaire en maritieme macht. Dit viel o. a. hieruit af te leiden dat de meest gevreesde inlandsche grooten naar eene goede verstandhouding met het Gouvernement streefden.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Men lette wel op dat voor wat de maritieme macht betreft, deze verbeterde toestand was bereikt door verstrekking van een *gouvernements*-stoomschip.

Reizen in algemeenen dienst. Het ramtorenschip *Koning der Nederlanden* deed, na herstelling, in April en Juli 1883 een oefeningstocht langs Java's noordkust en in straat Sunda, vervulde van 1 Augustus tot 27 September tijdelijk den dienst van wachtschip te Batavia en kwam vervolgens op 10 November te Onrust en daarna te Soerabaya in herstelling.

Het ramtorenschip *Prins Hendrik der Nederlanden* was tot Mei 1883 te Soerabaya in reparatie, dokte te Onrust, was einde Juni voor den dienst gereed, hield in Augustus een oefeningstocht in straat Sunda, kruiste tot September aan den ingang dier straat, dokte op nieuw te Onrust, deed in October en de eerste dagen van November weder een paar reizen naar genoemde straat en werd na 13 November tijdelijk wachtschip te Batavia.

De *Atjeh* en *Koningin Emma der Nederlanden* waren doorgaans in de wateren van Atjeh. In het begin van October kruiste laatst gezegd stoomschip bij den westelijken ingang van straat Sunda, tot beveiliging van de scheepvaart.

Van vlagvertooning op eenigszins groote schaal in den archipel kwam dus ook dit jaar niets.

1884—1885.

Westerafdeeling van Borneo. Zoodra het op 24 October bekend was geworden dat tengevolge van een opstand, onder de zoo talrijk vertegenwoordigde Chineesche bevolking te Mandhor, de pas aldaar geplaatste controleur met eenigen zijner politieoppassers vermoord en door de Chinezen de Mandhor-rivier, langs welke de gemeenschap met Pontianak moest worden onderhouden, versperd was, begaven de resident en de afdeelingscommandant met 50 man infanterie en 50 dwangarbeiders zich per Z. M. stoomschip *Salak* naar Mampawa, om van die zijde in Mandhor te vallen. Toen men echter, dáár aangekomen, de overtuiging kreeg dat de beschikbare macht voor die operatie onvoldoende was, werden 2 compagnieën van Java ontboden, die reeds den 1^{en} November, met het noodige hulppersoneel van

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

dwangarbeidərs enz., van Samarang werden gezonden. Tusschen de ontvangst van de eerste tijding van den opstand te Pontianak en de afzending der troepen uit Java verliepen niet meer dan 7 dagen; op 3 November, dus 2 dagen later, kwamen zij te Pontianak aan. Nadat de opstandelingen onderscheidene ontmoetingen met onze troepen hadden gehad en deze laatsten met veel inspanning zich nu hier dan dáár hadden vertoond, kon de opstand omstreeks Mei 1885 als geëindigd worden beschouwd. De *Salak* bewees hierbij op 26 November, toen Mandhor door onze troepen werd bezet, goede diensten, door met toen gehuurde kleine stoomschepen de colonne van 255 man infanterie en 160 dwangarbeiders in bidars en groote prauwen zoover mogelijk de Mandhor-rivier op te slepen, diensten echter die ook door elk ander stoomschip hadden kunnen worden verricht. In menig opzicht kan dit ook gezegd worden van de verdere diensten door dit oorlogsschip bij die gelegenheid bewezen, bestaande in het afgeven van militaire detachementen zoowel aan het stoomschip *Singkawang* van de gouvernementsmarine, als aan het gehuurde particuliere stoomvaartuig *Voorwaarts*, met welke beide stoomschepen de kust werd bekruist tot wering van den invoer van oorlogscontrabande. Hier hebben wij dus een voorbeeld van *blokkade* door een particulier stoomschip. Zeker mag niet over het hoofd worden gezien dat de aanwezigheid van de *Salak* het hare bijdroeg om de rust te Pontianak te handhaven, maar gaat men na hoe spoedig de troepen uit Java aankwamen, dan mag hieruit worden afgeleid in hoe korten tijd — ware de *Salak* eens niet te Pontianak geweest — een oorlogsschip van uit Java dáár had kunnen zijn. Uit de diensten door de *Salak* bewezen, mag dus in geenen deele de noodzakelijkheid van *stationeering* van een oorlogsschip in deze afdeeling worden afgeleid.

Zuider- en Oosterafdeeling van Borneo. Het van een heuvel, 2 dagen stoomens boven Moeara Teweh gelegen, in het laatst van October beschieten van het gouvernements-stoomschip *Djambi*, aan boord waarvan zich de controleur en een detachement militairen bevonden, veroorzaakte aan dit stoomschip geen schade, maar werd onmiddellijk door dien bodem beantwoord. Die beschieting was echter een op zich zelf staand feit, en werd door geen andere oorlogshandelingen van eenige beteekenis gevolgd.

Gedurende de laatste maanden van 1884 beschermde Z. M.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

stoomschip *Onrust* den post te Moeara Teweh, bracht troepen en vivres over en stond militaire detachementen af aan de gouvernementsstoomers *Boni* en *Djambi*, waar zijn diepgang een beletsel was om de rivier verder op te stoomen. Heel veel anders dan transportdienst verrichtte dus die bodem niet.

Bovendien werd eene, in Maart 1885 door het sultansbestuur van Koetei ontwapende en ter beschikking van den assistent-resident gestelde bende van 60 opstandelingen, in de eerste dagen van Mei, met een oorlogsbodem naar Bandjermasin overgebracht.

De *Sindoro* en de *Banda* bekruisten in dit station afwisselend gedurende de eerste helft van 1884 de St. Lucia-baai en zulks ter verwisseling met een der oorlogsschepen uit het station Celebes en onderhoorigheden, tot in Juli van dat jaar de stationeering van een oorlogsbodem aldaar tijdelijk werd opgeheven. In de tweede helft van 1884 was in de Zuider- en Oosterafdeeling van Borneo, behalve de *Onrust*, alleen de *Sindoro* beschikbaar, die zich trouwens meestal te Bandjermasin ophield.

Menado. In September 1884 deed de resident met Z. M. stoomschip *Merapi* een inspectiereis naar de leenstaatjes ter noordkust van Celebes.

Stationeering van een oorlogsschip voor een dergelijke reis, die ook met een particulier stoomschip had kunnen geschieden, was natuurlijk niet noodzakelijk.

Amboina. Bij de ongeregeldheden, die op verschillende eilanden plaats vonden, behoorde ook het omsingelen van twee Christen-kampongs op de zuidkust van Ceram door oproerige berg-Alfoeren, die bovendien den posthouder van Amahei verhinderden zich aan wal te begeven. Hieraan werd een einde gemaakt door de verschijning van het zooeven genoemd stoomschip met een detachement militairen uit het garnizoen van Amboina. Het stoomschip bleef daarop tot verzekering der rust, van de laatste helft van December 1884 af tot het einde van Januari 1885, voor deze kampongs ter reede.

Ternate. Met het gouvernements-stoomschip *Havik* werd dit jaar door den resident de Noordkust van Nieuw Guinea bezocht. De reeds zoo dikwerf gemaakte opmerking aangaande deze reizen naar Nieuw Guinea zullen wij hier niet herhalen.

Tot het weren van zeeroof viel, zooals het Koloniaal Verslag zegt, over 1884 „weinig te doen."

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Reizen in algemeenen dienst. Het ramtorenschip *Koning der Nederlanden*, dat in het begin van December 1883 tot reparatie der ketels te Soerabaya gekomen was, kon eerst op 30 Juli 1884, toen die herstelling was afgeloopen, naar Batavia vertrekken. Het dokte toen te Onrust, doch kwam onmiddellijk weder in timmering, wegens beschadiging door witte mieren. Na vervolgens voor Batavia en Cheribon gelegen te hebben, keerde het op 29 Maart 1885 naar Soerabaya terug, om van nieuwe ketels te worden voorzien. Het was een ware lijdensgeschiedenis met dit schip. Zonder veel diensten te bewijzen, verviel het steeds van de eene reparatie in de andere!

Het ramtorenschip *Prins Hendrik der Nederlanden* was vrij bestendig te Batavia; alleen deed het in April en in Augustus een paar tochten in straat Sunda, terwijl het in het laatst van 1884 te Cheribon op de reede lag.

Vlagvertoon in den archipel, door schepen van groot charter, had dan ook in 1884 niet plaats.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel A.

STATIONEERING

VAN DE

INDISCHE MILITAIRE MARINE

van 1875 tot 1885.

NOTA BENE. Onder den naam van elk schip staat het *jaartal* waarin het te water is gelaten; op dezelfde plaats zijn de *raderbooten* gemerkt met R^1; R^2, R^3 of R^4, naargelang zij behooren tot de 1ste, 2de, 3de of 4de klasse; de niet als raderbooten gemerkte zijn *schroefstoomschepen van de 4e klasse*, met uitzondering van de Watergeus, die tot de 2e klasse behoort.

Is een bodem in den loop van het jaar door een anderen *vervangen* dan staat de naam van dien, welke hem vervangen heeft onmiddellijk onder de zijne, met kleiner letter gedrukt.

Namen van schepen die *oorlogsdiensten* hebben verricht, zijn met groote letter gedrukt en onderstreept. Voor de oorlogsbodems gestationeerd te Noord-Sumatra, Atjeh, is deze onderscheiding echter achterwege gelaten.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

STATIONS.	1875. NAMEN DER SCHEPEN.	1875. TOESTAND.	1875. HET SCHIP WAS AFWEZIG.	1876. NAMEN DER SCHEPEN.	1876. TOESTAND.	1876. HET SCHIP WAS AFWEZIG.
Noord Sumatra. Atjeh.	Aart van Nes 1863.	Oud.		Aart van Nes 1863.	Oud.	
	Schouwen 1863.	Versleten.		Schouwen 1863.	Versleten.	
	Bommelerwaard 1862.	Versleten.		Bommelerwaard 1862.	Versleten.	
	Riouw 1872.	Goed.		Riouw 1872.	Romp slecht.	Na Dec. wegens herstell.
	Banda 1873.	Eischt herstelling.	Na Sept. wegens herstelling.	Amboina 1872.	Wordt slecht.	
	Amboina 1872.	Goed.		Deli 1873.	Goed.	
	Deli 1873.	Goed.		Bandjermasin 1874.	Goed.	
	Bandjermasin 1874.	Nieuw.		Palembang 1874.	Goed.	
	Palembang 1874.	Nieuw.		Sambas 1874.	Eischt herstelling.	Na half Dec. weg. herstell.
	Sambas 1874.	Nieuw.		Bromo R² 1874.	Nieuw.	Na half Juni weg. herstell.
	Bromo R² 1874.	Nieuw.	Vóór Sept.	Merapi R² 1874.	Nieuw.	
	Merapi R² 1874.	Nieuw.	Vóór half Aug.	Sumatra R³ 1867.	Oud.	
	Sumatra R³ 1867.	Oud.		Borneo R³ 1867.	Hersteld.	Vóór Aug. wegens herstell.
	Borneo R³ 1867.	Eischt herstelling.	Na Aug. wegens herstelling.	Timor R³ 1867.	Slecht.	Na Juli wegens herstell.
	Timor R³ 1867.	Slecht.				
Riouw en Sumatra's Oostkust.			Station *onbezet.*			Station *onbezet.*
Sumatra's Westkust.			Station *onbezet.*			Station *onbezet.*
Wester Afd. v. Borneo.	Onrust I R⁴ 1863.	Hersteld.	Vóór Februari. Aug. wegens reis naar Serawak.	Onrust R⁴ 1863.	Voldoende.	
Zuider- en Ooster Afd. v. Borneo.	Admiraal van Kinsbergen R⁴ 1852.	Zeer oud. Hersteld.		Admiraal van Kinsbergen. R⁴ 1852.	Zeer oud.	
Celebes.	BANKA R³ 1867.	Hersteld.	Na Dec. wegens herstell., begin Sept. te Menado.	BALI 1856.	Versleten.	
	Bali 1856.	Versleten.		Soerabaya R² 1867.	Ketels slecht.	
Menado en de Molukken.	Bali 1856.	Versleten.	Na Dec.	PONTIANAK 1873.	Eischt herstelling.	
	Pontianak 1873.	Nieuw.		BANKA R³ 1867.		Vóór Juli. In Dec. wegens herstell.
Banka.						
Noord^e. ged^te Borneo's Oostkust.						

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

STATIONS.	1877. NAMEN DER SCHEPEN.	TOESTAND.	HET SCHIP WAS AFWEZIG.	1878. NAMEN DER SCHEPEN.	TOESTAND.	HET SCHIP WAS AFWEZIG.
Noord Sumatra. Atjeh.	Aart van Nes 1863.	Versleten.	3 Maanden tot herstelling.	Aart van Nes. 1863.	Versleten.	
	Schouwen 1863.	Versleten.		Schouwen 1863.	Versleten.	Na Sept. verkocht.
	Bommelerwaard 1862.	Versleten.	Na Dec. afgek.	Amboina 1872.	Hersteld.	
	Amboina 1872.	Slecht.	5 Maanden tot herstelling.	Deli 1873.	Eischt herstelling.	Na Oct. wegens herstelling.
	Deli 1873.	Ketelsslecht.		Banda 1873.	Gebrekkig.	Van Maart tot Juni weg. herst.
	Banda 1873.	Gebrekkig.	Vóór Januari.	Bandjermasin 1874.	Gebrekkig.	Na Augustus tot herstelling.
	Bandjermasin 1874.	Gebrekkig.	Na Sept. wegens herstelling.	Palembang 1874.	Hersteld.	Vóór Februari.
	Palembang 1874.	Slecht.	Na Sept. wegens herstelling.	Sambas 1874.	Gebrekkig.	Van Juni tot Oct. weg. herst.
	Sambas 1874.	Gebrekkig.	4 Maanden tot herstelling.	Merapi R² 1874.	Hersteld.	
	Bromo. R² 1874.	Eischt herstelling.	Na Mei wegens herstelling.	Sumatra R³ 1867.		Na Maart.
	Merapi R² 1874.	Eischt herstelling.	2 Maanden tot herstelling.	Borneo R³ 1867.	Goed.	In Nov. wegens dokken.
	Sumatra R³ 1867.	Ketelsslecht.		Soerabaya R² 1867.		Vóór April.
	Borneo R³ 1867.	Hersteld.	1 Maand tot herstelling.			
Rionw en Sumatra's Oostkust.			Station *onbezet.*	Timor R³ 1867.	Oud.	Voor Februari. In Juni weg. dokken.
Sumatra's Westkust.			Station *onbezet.*			
Wester Afd. v. Borneo.	Onrust R⁴ 1863.	Voldoende.		Onrust R⁴ 1863.	Oud.	Dokte voor zooveel noodig steeds in 't hulpdokje te Pontianak.
Zuider- en Oester Afd. v. Borneo.	ADMIRAAL VAN KINSBERGEN R⁴ 1852.	Zeer oud.	Na Nov. wegens afkeuring.	Rionw 1872.	Hersteld.	Vóór 15 Sept.
				Oenarang R⁴ 1875.	Nieuw.	In Juli wegens dokken.
	Oenarang R⁴ 1875.	Nieuw.	Vóór Nov.	Salak R⁴ 1875.	Nieuw.	Vóór Januari In Dec. wegens dokken.
Celebes.	Bali 1856.	Versleten.	Na April afgek.	SAMARANG 1876.	Nieuw.	In Oct. wegens dokken. Deed ook dienst in den Timor archipel.
	Samarang 1876.	Nieuw.	Vóór half Juni. Af en toe te Timor.			
	Soerabaya R² 1867.	Versleten.	In Nov. wegens herstelling.			
	Makasser 1876.	Nieuw.	Vóór Novemb.	Makasser 1876.	Nieuw.	
Menado. en de Molukken.	Pontianak 1873.	Gebrekkig.	Na Mei tot herstelling.	Batavia 1876.	Nieuw.	Oct. en Nov. weg. dokken.
	BANKA R³ 1867.	Kelelsslecht.	Na Oct. tot herstelling.	Banka R³ 1867.	Gebrekkig.	Vóór Febr. en na Oct. wegens herstelling.
	Batavia 1876.	Nieuw.	Vóór Sept.	Bromo R² 1874.	Hersteld.	Vóór Augustus.
Banka.				Pontianak 1873.	Hersteld.	Vóór October.
Noord°. gedte Borneo's Oostkust.						

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

STATIONS.	1879. NAMEN DER SCHEPEN.	TOESTAND.	HET SCHIP WAS AFWEZIG.	1880. NAMEN DER SCHEPEN.	TOESTAND.	HET SCHIP WAS AFWEZIG.
Noord Sumatra.	Aart van Nes. 1863.	Versleten.	Na April.	Banda 1873.	Eischt herst.	Van af 1 April
	Banda 1873.	Romp slecht.		Soerabaya R² 1867.	Ketels slecht.	Na 13 Oct. weg. herstelling.
	Soerabaya R² 1867.	Goed, ketels oud.		Borneo R³ 1867.	Oud, ketels slecht.	
	Borneo R³ 1867.	Romp wordt slecht.	Van Sept. tot Nov. weg. herst.	Amboina 1872.	Eischt herst.	
	Amboina 1872.	Romp slecht.		Deli 1873.	Idem.	Na 5 Juni.
	Deli 1873.	Idem.	Tot Maart weg. herstelling.	Padang 1878.	Herst. v. 18 Febr. tot 19 Mei.	Vóór 5 Juni.
	Sambas 1874.	Idem.				
Atjeh.	Pontianak 1873.	Idem.	Tot 28 Dec.	Sambas 1874.	Eischt herst.	Na 5 Oct.
	Palembang 1874.	Ketels slecht.	Na Nov. tot herstelling.	Benkoelen 1879.	Nieuw.	Vóór 5 Oct.
	Merapi R² 1874.	Gebrekkig.	Na Jan. tot Juni en in Nov. tot herstelling.	Pontianak 1873.	Eischt herst.	In Febr. wegens dokken.
Riouw en Sumatra's Oostkust.	Timor R³ 1867.	Raakt versleten.	Gedurende Jan. en Nov. wegens dokken.	Timor R³ 1867.	Versleten; afgevoerd.	Sedert 19 Juni. Van toen af tot 13 Sept. was het station *onbezet*.
				Soembing R⁴ 1878.	Nieuw.	Van af 13 Sept., doch van 1 Oct. tot 17 Dec. in herstelling.
Sumatra's Westkust.	Pontianak 1873.	Romp slecht.	Tot Sept.	Merapi R² 1874.	Ketels slecht.	
Wester Afd. v. Borneo.	Onrust R⁴ 1863.	Oud, doch nog te herst.		Onrust R⁴ 1863.	Rijp voor herstelling.	Na 31 Maart.
				Salak R⁴ 1875.	Nieuw.	Vóór 31 Maart en na 17 Juli; sedert *onbezet*.
Zuider- en Ooster Afd. v. Borneo.	Riouw 1872.	Romp slecht.	In Aug. en Dec. wegens dokken	Riouw 1872.	Eischt herst.	De maand Mei wegens dokken.
	Oenarang R⁴ 1875.	Nieuw.	In Sept. weg. dokken.	Oenarang R⁴ 1875.	Nieuw.	Van 14 Aug. tot 21 Sept. wegens dokken.
	Salak R⁴ 1875.	Nieuw.		Sindoro R⁴ 1878	Nieuw.	Vóór 4 Mei; Salak vertrok 3 Jan.
Celebes.	Banka R³ 1867.	In Dec. vervangen.	Na Dec.	Sumatra R³ 1867.	Eischt herst.	Van 27 Juli tot 10 Sept. wegens dokken.
	Sumatra R³ 1867.	Herst.; nieuwe ketels.		PADANG 1878.	Idem.	Na 11 Febr. Deed dienst in den Timor archipel.
	Padang 1878.	Nieuw.	Van Juni tot Oct. in den Timor archipel.	Deli 1873.	Hersteld.	Vóór 13 Aug.
	Samarang 1876.	In Sept. vervangen.	Na Sept.	Bandjermasin 1874.	Romp slecht.	
	Bandjermasin 1874.	Romp slecht.				
Menado. en de Molukken.	BROMO R² 1874.	Hersteld.		Bromo R² 1874.	Ketels slecht.	Van begin Jan. tot 28 Maart, wegens dokken.
	Batavia 1876.	Nieuw.		Batavia 1876.	Nieuw.	Van half Aug. tot Dec. wegens dokken.
Banka.	Pontianak 1873.	Romp slecht.	Van af Sept.			
	Soembing R⁴ 1878.	Nieuw.	Van af Aug.			

Noord^{e}. ged^{te} Borneo's Oostkust. – Padang, Samarang, (Bandjermasin) en Riouw lossen elkaar om de 6 weken af.

STATIONS.	1881. NAMEN DER SCHEPEN.	1881. TOESTAND.	1881. HET SCHIP WAS AFWEZIG.	1882. NAMEN DER SCHEPEN.	1882. TOESTAND.	1882. HET SCHIP WAS AFWEZIG.
Noord Sumatra.	Soerabaya R² 1867.	Romp vervuurd.	Vóór 9 Febr. wegens herst.	Soerabaya R² 1867.	Oud.	In Maart tijdelijk afgelost. In Nov. afwezig weg. dokken.
	Benkoelen 1879.	Eischt herst.	In Aug. wegens dokken.	Benkoelen 1879.	Hersteld.	
	Borneo R³ 1867.	Eischt herst.	Na Maart.	Banda 1873.	Idem.	Na 5 Juni.
	Amboina 1872.	Versleten.	Na 30 Januari.	Padang 1878.	Idem.	Vóór 28 Aug.
	Madura 1880.	Nieuw.	Vóór 30 Januari.	Palembang 1874.	Idem.	Van 9 Juni tot 4 Juli.
	Padang 1878.	Idem.	Na 26 Mei.	Madura 1880.	Idem.	April en Dec. weg. dokken.
	Palembang 1874.	Hersteld.	Vóór 20 Mei.			
Atjeh.	Pontianak 1873.	Eischt herst.	Na Mei wegens herstelling.	Makasser 1876.	Eischt herst.	In Maart en April wegens herstell.
	Makasser 1876.	Goed.	Vóór Nov.			
Riouw en Sumatra's Oostkust.	SALAK op Indragiri. BORNEO en Soembing te Palembang.		Station *onbezet.*	Banka R³ 1867.	Romp wordt slecht.	In April weg. dokken. Na September.
				Sindoro R⁴ 1878.	Goed.	Na 23 Mei.
				SALAK op Indragiri.		
				BORNEO op Indragiri.		Na 21 Dec.
Sumatra's Westkust.	Merapi R² 1874.	Slecht.	Na Juni wegens herstelling.			Station *onbezet.*
	Makasser 1876.	Goed.	Na October.			
Wester Afd. v. Borneo.	Salak R⁴ 1875.	Goed.	Vóór half Febr. Van af Maart station *doorgaans onbezet.*	Salak R⁴ 1875.	Goed.	Na Maart.
				Soembing R⁴ 1878.	Idem.	Vóór 27 Nov.
Zuider- en Ooster Afd. v. Borneo.	Riouw 1872.	Huid eischt herstelling.	Na November.	Banda 1873.	Hersteld.	Vóór 15 Juni en in Oct. weg. dokken.
	Oenarang R⁴ 1875.	Goed.	Van half Juni tot half Sept. weg. herst.	Oenarang R⁴ 1875.	Goed.	Na half Juli.
				Onrust. R⁴ 1863.	Hersteld.	Vóór 8 Aug.
	Sindoro R⁴ 1878.	Goed.	Na half Dec.	Sindoro R⁴ 1878.	Goed.	Vóór 23 Mei en in Nov. wegens dokken.
				Padang 1878.	Hersteld.	Vóór half Maart en na Juni.
Celebes.	Sumatra R³ 1867.	Goed.	Telkens één afwezig voor Noordᵉ Gedᵗᵉ. Borneo's oostkust en Timor.	Sumatra R³ 1867.	Goed.	In Juli wegens dokken en na 27 Dec.
	Deli 1873.	Goed.		Deli 1873.	Versleten.	Na 2 Sept. afgevoerd.
	Bandjermasin 1874.	Romp slecht.		Sambas 1874.	Hersteld.	Vóór October.
				Bandjermasin 1874.	Eischt herst.	In Aug. en Sept. wegens herst.
Menado en de Molukken.	Bromo R² 1874.	Eischt herst.	Na 28 Maart wegens herst.	Banka R³ 1867.	Redelijk.	Vóór Mei en na Sept.
	Banka R³ 1867.	Hersteld.	Vóór Augustus.	Batavia 1876.	Eischt herst.	Na Juli wegens herstelling.
	Batavia 1876.	Goed.		Samarang 1876.	Hersteld.	Vóór 14 Sept.
Banka.						

Noordᵉ. gedᵗᵉ Borneo's Oostkust. — Deli, Bandjermasin en een bodem van Z. en O. Afd. Borneo, als in 1880.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

STATIONS.	1883. NAMEN DER SCHEPEN.	TOESTAND.	HET SCHIP WAS AFWEZIG.	1884. NAMEN DER SCHEPEN.	TOESTAND.	HET SCHIP WAS AFWEZIG.
Noord Sumatra. Atjeh.	Soerabaya R² 1867. Benkoelen 1879. Padang 1878. Banka R³ 1867. Palembang 1874. Madura 1880. Makasser 1876.	Afgekeurd. Eischt herst. Ketels oud. Hersteld. Hersteld. Hersteld. Huid slecht.	Na half Dec. Aug. wegens dokken. Na Mei. Vóór Juni. Mei wegens dokken. Juli wegens dokken. Aug. wegens dokken.	Bromo R² 1874. Benkoelen 1879. Bali 1878. Banka R³ 1867. Palembang 1874. Madura 1880. Makasser 1876, Riouw 1872. Borneo R³ 1867. Pontianak 1873. Sambas 1874. Banda 1873. Batavia 1876. Bandjermasin 1874.	Hersteld. Ketelsslecht. Idem. Huid slecht. Goed. Ketels hersteld. Slecht. Slecht. Huid slecht. Hersteld. Goed. Goed. Hersteld. Idem.	In Oct. wegens dokken. Na Maart. Vóór half Maart. In Oct. wegens dokken. In Aug. wegens dokken. Juli en Aug. tot herstelling. Na Januari tot herstelling. Vóór Juni. Vóór Augustus. Vóór half Aug. Vóór Sept. Vóór half Sept. Vóór half Sept. Vóór half Oct.
Riouw en Sumatra's Oostkust.	Salak R⁴ 1875. Indragiri tot half Mei.	Goed.	Station *onbezet*, behalve van half Juni tot 13 Juli.			Station *onbezet*.
Sumatra's Westkust.			Station *onbezet*.			Station *onbezet*.
Wester Afd. v. Borneo.	Salak R⁴ 1875. Soembing R⁴ 1878.	Goed. Idem.	Vóór half Juli, v. Nov. tot 2 Dec. Na half April.	SALAK R⁴ 1875.	Goed.	In Mei wegens dokken.
Zuider- en Ooster Afd. v. Borneo.	Banda 1873. ONRUST R⁴ 1863. Sindoro R⁴ 1878. Salak R⁴ 1875.	Goed. Oud en versleten. Goed. Goed.	In Maart weg. dokken enz. In Mei en Nov. wegens herst. In Juli wegens dokken. Vóór Nov. en na 2 December.	Banda 1873. Onrust R⁴ 1863. Sindoro R⁴ 1878.	Goed. Oud en versleten. Ketelsslecht.	Na Juli. Van Juni tot Aug. weg. herst. Van Mei tot half Juli weg herst.
Celebes.	Watergeus Sumatra R³ 1867. Sambas 1874. Bandjermasin 1874.	Versleten. Eischt herst. Hersteld. Gebrekkig.	Na half Juni. Vóór half Juni. In Mei wegens herstelling. In Maart en Aug. weg. herst.	Sumatra R³ 1867. Sambas 1874. Bandjermasin 1874.	Versleten. Goed. Gebrekkig.	Na 27 Dec. Na Juni. Na Juni.
Menado en de Molukken.	SAMARANG 1876. MERAPI R² 1874.	Ketels oud. Hersteld.	In Mei en Juni wegens herst. Vóór Maart.	Samarang 1876. MERAPI R² 1874.	Slecht. Redelijk.	Na Juni.
Banka.	Sumatra R³ 1867 Soembing R⁴ 1878.	Huid slecht. Goed.	Vóór April en na Mei. Vóór Juli, benevens Sept. en November.	Soembing R⁴ 1878.	Goed.	Van half Maart tot Mei wegens dokken.

Noord^{e}. ged^{te} Borneo's Oostkust. — Banda, Sambas en Bandjermasin lossen elkaar bij beurten af.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

Tabel B.

STATIONEERING

VAN DE

GOUVERNEMENTS-MARINE

van 1875 tot 1885.

NOTA BENE. Onder den naam van elk schip is vermeld of het behoort tot de *schroef-* of *rader-*, *zee-* of *rivierbooten* alsmede het *jaartal* waarin het te water is gelaten.

Is een bodem in den loop van het jaar door een anderen *vervangen* dan staat de naam van dien, welke hem vervangen heeft, onmiddellijk onder de zijne, met kleiner letter gedrukt.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

STATIONS.	1875. NAMEN DER SCHEPEN.	1875. TOESTAND VAN HET SCHIP.	1875. WAAR EN WANNEER AANWEZIG.	1876. NAMEN DER SCHEPEN.	1876. TOESTAND VAN HET SCHIP.	1876. WAAR EN WANNEER AANWEZIG.
Atjeh.	Siak R. Zee 1872. Boni R. Riv. 1855.	Goed. Zeer oud.	Eerste kwartaal in herst. Na Maart aanwezig.	Siak R. Zee 1872. Boni R. Riv. 1855. Barito R. Riv. 1862. Tjinrana R. Riv. 1862.	Hersteld. Hersteld. Gebrekkig. Gebrekkig.	In 't eerste half jaar beurtelings afwezig wegens herst. Ter vervanging van Siak en Boni tijdens hun herstell. Na Sept.
Riouw en Sumatra's Oostkust.	Draak Schr. Zee 1859. Boni R. Riv. 1855. Telegraaf R. Zee 1861.	Oud. Oud. Oud. Ketels vernieuwd.	*Riouw* en *Oostkust*. *Palembang*. Vóór April aanwezig. *Palembang*. Aug. en Sept. *Oostkust*. Sedert Oct.	Draak Schr. Zee 1859. Telegraaf R. Zee 1861. Barito R. Riv. 1862.	Oud. Versleten. Wordt slecht.	*Oostkust*. *Oostkust* tot Febr. daarna bestemd voor Riouw en Djambi. *Palembang*. Aanwezig na Juni.
Straat Sunda, Lampongs, Bantam.	Tjinrana R. Riv. 1862.	Oud.	*Lampongs*. In Dec. gebezigd tot het overbrengen van telegrammen.	Tjinrana R. Riv. 1862. Bogor R. spec. diensten 1873.	Wordt slecht.	Vertrok Sept. Tijdelijk na Sept. tot het overbr. van telegrammen.
Wester Afd. v. Borneo.	Kapoeas II R. Riv. 1866. Bennett R. Riv. 1855.	Oud. Zeer oud.		Kapoeas II R. Riv. 1866. Bennett R. Riv. 1855.	Wordt slecht Wordt slecht.	
Zuider- en Ooster Afd. v. Borneo.	Dassoon R. Zee 1861. Barito R. Riv. 1862. Sailoos R. Riv. 1861.	Oud. Hersteld. Oud.		Dassoon R. Zee 1861. Sailoos R. Riv. 1861.	Versleten. Wordt slecht.	
Celebes.	Hertog Bernard Schr. Zee 1856.	Zeer oud.	Eerst op het einde des jaars aanwezig. Vóór dien tijd in dienst voor transporten, bebakening en kustverlichting. Vervolgens hersteld.	Hertog Bernard Schr. Zee 1856.	Zeer oud.	
Menado en de Molukken.	Anjer R. Zee 1874.	Goed.	*Amboina*.	Anjer R. Zee 1874. Tagal R. Zee 1875.	Eischt herst. Op 1 Nov. in dienst gesteld.	Te *Amboina* tot Novemb.; daarna naar *Timor*. In Dec. hersteld. Gebezigd voor een dienstreis naar *Timor*.
Banka.	Telegraaf R. Zee 1861.	Oud.	Van April tot Aug. aanwezig.	Argus Schr. spec. diensten 1869.	Slecht.	Tijdelijk ter beschikking van den Resident. Deed ook reizen ten behoeve van het station *Palembang*.
Timor.						

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

STATIONS.	1877. NAMEN DER SCHEPEN.	1877. TOESTAND VAN HET SCHIP.	1877. WAAR EN WANNEER AANWEZIG.	1878. NAMEN DER SCHEPEN.	1878. TOESTAND VAN HET SCHIP.	1878. WAAR EN WANNEER AANWEZIG.
Atjeh.	Siak R. Zee 1872. Boni R. Riv. 1855. Tjinrana. R. Riv. 1862.	Voldoende. Voldoende. Versleten.	Na Mei afwezig.	Siak R. Zee 1872. MERAPI PARTIC. STOOMSCHIP. Boni R. Riv. 1855. Zeemeeuw Schr. Zee 1878.	Ketels slecht. GEHUURD. Oud. Nieuw.	Na Maart herst. Gedurende 5 maanden. In December aanwezig.
Riouw en Sumatra's Oostkust.	Draak. Schr. Zee 1859. JOHORE ENGELSCH PARTIC. STOOMSCHIP. Telegraaf R. Zee 1861. Barito R. Riv. 1862.	Versleten. GEHUURD. Versleten. Versleten. Ketels en romp slecht. Kan geen zee meer bouwen.	*Oostkust.* Tijdel. afwezig voor Borneo's Z. en O. Afd. *Riouw* en voor *Banka.* *Palembang.* Voor rivier-opnemingen.	Draak Schr. Zee 1859. JOHORE ENGELSCH PARTIC. STOOMSCHIP. Telegraaf R. Zee 1861. Barito R. Riv. 1862.	Versleten. Romp en ketels slecht. GEHUURD. Slecht. Versleten.	*Oostkust.* Voor de rivieren. Tot 31 Dec. aanwezig. *Riouw.* Deed af en toe dienst te Banka. *Palembang.*
Straat Sunda, Lampongs, Bantam.	Singkawang R. Riv. 1876.	Nieuw. 1 Jan. in dienst gesteld.	*Lampongs.* In Jan. aangekomen. Tevens nu en dan ter beschikking van den Resident van Bantam.	Singkawang R. Riv. 1876.	Nieuw.	*Lampongs* en *Bantam.* Werd ook gebezigd bij de kustverlichting.
Wester Afd. v. Borneo.	Kapoeas II R. Riv. 1866. Bennett R. Riv. 1855.	Versleten. Kan geen zee meer bouwen. Versleten. Kan geen zee meer bouwen.		Kapoeas II R. Riv. 1866. Bennett R. Riv. 1855.	Oud. Slecht.	
Zuider- en Ooster Afd. v. Borneo.	Sailoos R. Riv. 1861. Dassoon R. Zee 1861. Ternate R. Zee 1876. Tjinrana R. Riv. 1862.	Versleten. Kan geen zee meer bouwen. Afgekeurd. Zeer voldoende. Versleten doch opgeknapt.	Een paar maanden ter beschikking geweest v. d. Resident van Timor. Na Mei aanwezig.	Sailoos R. Riv. 1861. Ternate R. Zee 1876. Tjinrana R. Riv. 1862. Sampit R. Riv. 1878.	Oud. Zeer voldoende. Afgekeurd. Nieuw.	*Bandjermasin.* Vervangen in December. Aangekomen in December.
Celebes.	Hertog Bernard Schr. Zee 1856.	Versleten.	Gedurende een maand ter beschikking van den Resident van Timor.	Hertog Bernard Schr. Zee 1856.	Versleten.	
Menado en de Molukken.	Anjer R. Zee 1874. Tagal R. Zee 1875.	Zeer voldoende. Zeer voldoende.	*Menado* en *Ternate.* Aanwezig sedert Febr., na herstelling. *Amboina.* In Jan. naar Timor.	Anjer R. Zee 1874. Havik Schr. Zee 1878. Tagal R. Zee 1875.	Ketels slecht. Nieuw. Zeer voldoende.	*Menado* en *Ternate.* Na Aug. afwez. tot herst. Laatste half jaar aanwezig. *Amboina.*
Banka.	Telegraaf R. Zee 1861.		Zie boven bij *Riouw.*	Telegraaf R. Zee 1861.		Zie boven bij *Riouw.*
Timor.						

STATIONS.	1879. NAMEN DER SCHEPEN.	1879. TOESTAND VAN HET SCHIP.	1879. WAAR EN WANNEER AANWEZIG.	1880. NAMEN DER SCHEPEN.	1880. TOESTAND VAN HET SCHIP.	1880. WAAR EN WANNEER AANWEZIG.
Atjeh.	Siak R. Zee 1872. Hertog Bernard Schr. Zee 1856. Boni R. Riv. 1855. Draak Schr. Zee 1859. Zeemeeuw Schr. Zee 1878.	Ketels herst. In Augustus afgekeurd. Versleten. Nieuw.	Van Maart tot Aug. in herst. Tijdelijk voor de Siak. Tot April. In Maart gekomen. Na Dec. afgekeurd. Sinds Dec. aanwezig.	Siak R. Zee 1872. Zeemeeuw Schr. Zee 1878. Valk Schr. Zee 1880.	Hersteld. Goed. Nieuw.	Tot December aanwezig. Vertrok half Dec. tot herst. Na September aanwezig.
Riouw en Sumatra's Oostkust.	Draak Schr. Zee 1859. Boni R. Riv. 1855. Koetei R. Riv. 1878. Telegraaf R. Zee 1861. Barito R. Riv. 1862. Sampit R. Riv. 1878.	Versleten. Nieuw. Gaat echter te diep voor de rivieren. Versleten. In April afgekeurd. Nieuw.	*Oostkust.* Tot Maart aanwezig. Van April tot Mei aanwezig. Na Mei aanwezig. *Riouw.* *Palembang.* Na April aanwezig.	Koetei R. Riv. 1878. Telegraaf R. Zee 1861. Sampit R. Riv. 1878.	Nieuw. In December afgekeurd. Nieuw.	*Oostkust.* *Riouw.* Tot Aug. aanwezig. Vervangen door een gehuurd particulier stoomschip. *Palembang.*
Straat Sunda, Lampongs, Bantam.	Singkawang R. Riv. 1876.	Goed.	*Telok Betong.* Tot overbrenging van telegrammen.	Singkawang R. Riv. 1876.	Eischt herst.	*Lampongs.* Na Juni afwezig.
Wester Afd. v. Borneo.	Kapoeas II R. Riv. 1866. Bennett R. Riv. 1855. Boni R. Riv. 1855.	Versleten. Na Juli als stoomschip afgekeurd. Oud, doch nog bruikb.	Na April aanwezig.	Kapoeas II R. Riv. 1866. Boni R. Riv. 1855.	In Mei afgekeurd. Oud.	Vervangen door een residentievaartuig. *Sintang* en *Pontianak*. Afwisselend.
Zuider- en Ooster Afd. v. Borneo.	Sailoos R. Riv. 1861. Ternate R. Zee 1876. Sampit R. Riv. 1878. Berouw R. Riv. 1878.	Versleten. Goed. Nieuw. Nieuw. Gaat echter te diep voor de rivieren.	Tot September aanwezig. Na Mei afwezig. Na Mei aanwez.	Sailoos R. Riv. 1861. Ternate R. Zee 1876. Berouw R. Riv. 1878.	Versleten. Goed. Nieuw.	Tweemaal voor 6 à 8 weken naar Banka.
Celebes.	Anjer R. Zee 1874.	Hersteld.	Na April aanwezig.	Anjer R. Zee 1874.	Goed.	In April hersteld.
Menado en de Molukken.	Havik Schr. Zee 1878. Tagal R. Zee 1875.	Ketelsslecht. Goed.	*Menado* en *Ternate*. In Jan. en van Sept. tot Nov. naar Nieuw Guinea. *Amboina.*	Havik Schr. Zee 1878. Tagal R. Zee 1875.	Goed. Eischt herst.	*Menado* en *Ternate*. In April en Mei in herstelling. *Amboina*. Van Juni tot Aug. in herstelling.
Banka.	Ternate R. Zee 1876.		Na Sept. aanwezig ter vervanging van een oorlogsschip ten dienste der bebakening en kustverlichting.	Ternate R. Zee 1876.		Tweemaal aanwezig gedurende de 6 à 8 weken
Timor.						

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

STATIONS.	1881. NAMEN DER SCHEPEN.	1881. TOESTAND VAN HET SCHIP.	1881. WAAR EN WANNEER AANWEZIG.	1882. NAMEN DER SCHEPEN.	1882. TOESTAND VAN HET SCHIP.	1882. WAAR EN WANNEER AANWEZIG.
Atjeh.	Arend Schr. Zee 1880. Anjer R. Zee 1874. Zeemeeuw Schr. Zee 1878. Valk Schr. Zee 1880.	Nieuw. Goed. Hersteld. Nieuw.	Van 't begin des jaars tot Juni aanwez. Na September aanwezig. Na Mei aanwezig.	Anjer R. Zee 1874. Zeemeeuw Schr. Zee 1878. Valk Schr. Zee 1880.	Goed. Eischt herst. Goed.	
Riouw en Sumatra's Oostkust.	Siak R. Zee 1872. Koetei R. Riv. 1878. Sampit R. Riv. 1878.	Voldoende. Goed. Goed.	*Oostkust.* Sedert Jan. aanwezig. *Riouw.* Sedert Febr. aanwezig. *Palembang.*	Siak R. Zee 1872. Indragiri R. Riv. 1881. Koetei R. Riv. 1878. Sampit R. Riv. 1878.	Voldoende. Nieuw. Eischt herst. Goed.	*Oostkust.* *Riouw.* Sedert Febr. aanwezig. In April afwezig tot herstelling. *Palembang.* In Nov. afwezig tot herstelling.
Straat Sunda, Lampongs, Bantam.	Singkawang R. Riv. 1876.	Hersteld.	*Lampongs.* Van Mei tot Oct. aanwezig.	Singkawang R. Riv. 1876.	Voldoende.	*Lampongs.* Van Mei tot 25 Juni aanwezig.
Wester Afd. v. Borneo.	Karimata Partic. Stoomschip. Boni R. Riv. 1855. Singkawang R. Riv. 1876.	Gehuurd. Eischt herstelling. Ketels slecht. Goed.	Na November aanwezig. Na Nov. afwezig tot herst. Na October aanwezig.	Boni R. Riv. 1855. Singkawang R. Riv. 1876.	Hersteld. Goed.	Na reparatie aanwezig van April tot Juli. Aanwezig vóór Mei en na 25 Juni.
Zuider- en Ooster Afd. v. Borneo.	Sailoos R. Riv. 1861. Djambi R. Riv. 1881. Ternate R. Zee 1876. Berouw R. Riv. 1878.	In April afgekeurd. Nieuw. Goed. Goed.	Na half Dec. aanwezig. In Mei en Juni te Banka, daarna hersteld.	Djambi R. Riv. 1881. Ternate R. Zee 1876. Berouw R. Riv. 1878. Boni R. Riv. 1855.	Nieuw. Ketels slecht. Eischt herst. Zeer oud.	Vertrok Juni. Na Juli aanwezig.
Celebes.	Anjer R. Zee 1874. Eastern Isles Partic. Stoomschip.	Hersteld. Gehuurd.	In Augustus vertrokken. Sedert Aug. aanwezig.	Eastern Isles Partic. Stoomschip, daarna Vice-President Prins.	Gehuurd.	
Menado en de Molukken.	Havik Schr. Zee 1878. Tagal R. Zee 1875.	Voldoende. Goed.	*Menado* en *Ternate.* Van Juni tot half Aug. in herstelling. *Amboina.*	Havik Schr. Zee 1878. Sing Tjing Partic. Stoomschip. Tagal R. Zee 1875.	Voldoende. Gehuurd. Ketels slecht.	*Menado* en *Ternate.* Vertrok Mei. Na Juli aanwezig. *Amboina.*
Banka.	Ternate R. Zee 1876.	Goed.	In Mei en Juni aanwezig.			Station *onbezet.*
Timor.						

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

STATIONS.	1883. NAMEN DER SCHEPEN.	1883. TOESTAND VAN HET SCHIP.	1883. WAAR EN WANNEER AANWEZIG.	1884. NAMEN DER SCHEPEN.	1884. TOESTAND VAN HET SCHIP.	1884. WAAR EN WANNEER AANWEZIG.
Atjeh.	Anjer R. Zee 1874.	Eischt herst.	Vertrok Maart.	Havik Schr. Zee 1878.	Goed.	October aangekomen.
	Arend Schr. Zee 1880.	Goed.	Sedert Maart aanwezig.	Arend Schr. Zee 1880.	Ketel slecht.	Van 21 Mei tot 9 Juni in herstelling.
	Zeemeeuw Schr. Zee 1878.	Eischt herst.	Van 25 Maart tot 1 Juni in herstelling.	Zeemeeuw Schr. Zee 1878.	Eischt herst.	
	Valk Schr. Zee 1880.	Voldoende.	Van 30 Aug. tot 29 Oct. in herstelling.	Valk Schr. Zee 1880.	Ketel slecht.	
				Zwaluw Schr. Zee 1882.	Nieuw.	October aangekomen.
				Tagal R. Zee 1875.	Goed.	October aangekomen.
Riouw en Sumatra's Oostkust.	Siak R. Zee 1872.	Voldoende.	*Oostkust.* Van 15 Juli tot einde Nov. afw.	Siak R. Zee 1872.	Redelijk.	*Oostkust.*
	Indragiri R. Riv. 1881.	Nieuw.	*Riouw.* Van 24 April tot 9 Mei in herst.	Indragiri R. Riv. 1881.	Goed.	*Riouw.*
	Koetei R. Riv. 1878.	Voldoende.	Van 14 Feb. tot 12 April in herstelling.	Koetei R. Riv. 1878.	Goed.	*Riouw.*
	Sampit R. Riv. 1878.	Goed.	*Palembang.*	Sampit R. Riv. 1878.	Goed.	*Palembang.*
Straat Sunda, Lampongs, Bamtam.	Berouw R. Riv. 1878.	Goed.	*Lampongs.* Aanwezig van Juni tot 27 Aug.	Havik Schr. Zee 1878.	Goed.	*Lampongs.* Van Jan. tot April aanwez.
				Hopperbarge Rembang.	Gehuurd.	Van Mei tot Aug.
				Hopperbarge Tagal.	Gehuurd.	Na 15 Nov.
Wester Afd. v. Borneo.	Singkawang R. Riv. 1876.	Goed.		Singkawang R. Riv. 1876.	Ketel slecht.	
				Voorwaarts Partic. Stoomschip.	Gehuurd.	Na November aanwezig.
Zuider- en Ooster Afd. v. Borneo.	Djambi R. Riv. 1881.	Nieuw.		Djambi R. Riv. 1881.	Goed.	
	Ternate R. Zee 1876.	Vrij goed.	Van 11 Juli tot 11 Sept. in herstelling.	Ternate R. Zee 1876.	Redelijk.	In November afwezig.
	Boni R. Riv. 1855.	Zeer oud.	Van 26 Oct. tot 20 Nov. in herstelling.	Boni R. Riv. 1855.	Zeer oud.	November afwezig weg. dokken, enz.
Celebes.	Vice-President Prins. Partic. Stoomschip.	Gehuurd.	Tot Juni aanwezig.			
	Anjer R. Zee 1874.	Hersteld.	Na herst. in Juni aangek.	Anjer R. Zee 1874.	Eischt herst.	
Menado en en de Molukken.	Sing Tjing Partic. Stoomschip.	Gehuurd.	*Menado* en *Ternate.*	Sing Tjing Partic. Stoomschip.	Gehuurd.	*Ternate.* Tot Novemb aanwezig.
	Tagal R. Zee 1875.	Voldoende.	*Amboina.* Van half Mei tot Sept. in herst.	Batjan Partic. Stoomschip.	Gehuurd.	
				Havik Schr. Zee 1878.	Ketel slecht.	Van Mei tot half Aug. aanwezig.
				Tagal R. Zee 1875.	Voldoende.	*Amboina.* Tot 24 Aug.
Banka.			Station *onbezet.*			Station *onbezet.*
Timor.	Zwaluw Schr. Zee 1882.	Nieuw.	Na Februari aanwezig.	Zwaluw Schr. Zee 1882.	Nieuw.	Behoudens een tocht van half April tot half Juli naar Soerabaija, enz. tot Aug. aanwezig.

Tabel C.

DIENSTEN

DOOR

DE MILITAIRE MARINE

EN

DE GOUVERNEMENTS-MARINE

IN NED. OOST-INDIË VERRICHT,

van 1875 tot 1885,

de wateren van Atjeh en de Javakusten uitgezonderd.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

STATIONS.	REIZEN van beteekenis door RESIDENTEN en andere civiele autoriteiten.	HANDELINGEN meer eigenaardig onder POLITIE DIENSTEN te rangschikken.	VLAGVERTOONING hoofdzakelijk om ontzag in te boezemen bij min of meer gespannen toestanden.		TRANSPORT- en SLEEPDIENSTEN. bij expeditiën.
			a. Schepen van Klein Charter.	*b.* Schepen van Groot Charter.	
Riouw en Sumatra's Oostkust.	G. Telegraaf 1876. G. Barito 1877. Timor 1878.	G. Telegraaf 1878. Timor 1879. G. Telegraaf 1879. G. Siak 1881.	G. Telegraaf 1875. G. Koetei 1879. G. Telegraaf 1879. Soembing 1882.	CURAÇAO 1876. ATJEH 1881. KONING DER NEDERL. 1882. Pr. HENDRIK DER NEDERL. 1882. KONINGIN EMMA D. NEDERL. 1882.	
Sumatra's Westkust.	G. Argus 1883.				Pontianak 1879. Soerabaya 1879.
Wester Afd. v. Borneo.	Onrust 1875. Onrust 1880. Salak 1881.		G. Kapoeas II 1876. Makasser 1879. Soembing 1882.	Pr. HENDRIK DER NEDERL. 1880. WATERGEUS 1881.	Salak 1884.
Zuider- en Ooster Afd. v. Borneo.	G. Dassoon 1877. G. Tjimrana 1877. 1878. Oenarang 1878. G. Ternate 1879. Salak 1879.		Admiraal v. Kinsbergen 1875. 1876. 1877. Banka 1876.	CURAÇAO 1875. WATERGEUS 1882.	Onrust 1884.
Celebes.	Banka 1876. Sumatra 1880.		Sumatra 1882. Bandjermasin 1882.	Pr. HENDRIK DER NEDERL. 1876. WATERGEUS 1880.	
Menado Amboina en Ternate.	Pontianak 1875. G. Anjer 1876. G. Tagal 1876. G. Anjer 1877. G. Tagal 1877. Pontianak 1877. G. Anjer 1878. G. Tagal 1879. G. Tagal 1880. G. Havik 1882. Merapi 1884.	G. Anjer 1876. Batavia 1882. Samarang 1883.	Pontianak 1876. Makasser 1880. Banka 1882. Batavia 1882. G. Tagal 1883.	CURAÇAO 1876. WATERGEUS 1880.	Bali 1875.
Timor.	Padang 1879. Sumatra 1882. G. Zwaluw 1883.		Samarang 1877. Bandjermasin 1880. Makasser 1881. Sumatra 1881.	CURAÇAO 1876. KONING DER NEDERL. 1880. ATJEH 1881. WATERGEUS 1880. 1881.	

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

ezigd — de wateren van Atjeh en de Java-kusten uitgezonderd — voor:

OORLOGSDIENSTEN waarbij het is gekomen		DIENSTEN TEGEN ZEEROOVERS waarbij de roovers zijn		AANMERKINGEN.
t een treffen.	niet tot een treffen.	gevat.	niet gevat.	
ATERGEUS 1882. kkade Indragiri een gedeelte der ning van een rmoord.	Borneo *bij samenzwering te Palembang* 1881. Salak *na weigering der uitlevering v. Said* 1881. Borneo *Begab door Sultan v. Indragiri, gevolgd door blokkade.* tot G. Indragiri 1883. Banka			G. beteekent Gouvernements-stoomschip. De opvatting over hetgeen onder „Oorlogsdiensten" is te begrijpen, is in deze tabel zoo ruim mogelijk genomen.
	G. Singkawang *steunt patrouilles in de Boven Kapoeas.* 1883. Salak *bij opstand te Mandhor.* 1884. G. Singkawang *bij idem.*			
mbi *beschoten boven Moeara Lahai.* 1882. rnst *bij operatiën tegen Manda roeian.* 1883. mbi mbi *beschoten boven Moeara Teweh.* 1884.	G. Dassoon *tot tegenhouden benden Dajaks.* 1876. Admiraal van Kinsbergen *voorkwam geschil tusschen sultans van Goenoeng Taboer en Sambalioeng* 1877. G. Berouw *in de Lahai bij Moeara Teweh.* 1882.	Salak Riouw Padang Sindoro Riouw in de St. Lucia baai. 1879. 1880.	G. Dassoon 1875. Samarang 1877. Makasser 1877. Oenarang 1877. G. Telegraaf 1877. Salak 1878. Sindoro 1884. Banda 1884.	*Bovendien deed de* ATJEH *met de* Makasser *in 1880 eene reis naar Noord Borneo, den Solok-archipel enz.* *Dergelijke reis was ook door de* Makasser *gedaan in 1879.*
	Bali *om een Wadjoschen prins te dwingen Bali te verlaten.* 1876.			
ltianak *bij op-* *ed op Halma-* *ra.* 1876. ka *bij id. tegen-* *r Kampong Pa-* *i..* 1877. mmo *bombardeert* *mpong Ankoeki.* 1879. rapi *bombardeert* *lioobar.* 1883. marang idem.	Banka *na de verschijning der Bwoolsche prauwen op Menado.* 1875. Pontianak *tot het doen erkennen van den regent te Kamarian.* 1876. Banka *bij den opstand op Halmaheira.* 1876. G. Tagal *wierp waarschuwings-granaten op Cerams zuidkust.* 1878. Merapi *bewaakt Kampongs tegen aanval van Alfoeren.* 1884.	„Hongi-vloot" in samenwerking met de Marine. 1878. Hongi-vloot als boven. 1880.	Pontianak 1875. 1876. Bali 1875. Batavia 1878. Batavia 1880.	*Bovendien werden reizen gedaan naar Nieuw Guinea door:* Soerabaya 1875. G. Havik 1878. G. Havik 1879. Bromo 1880. Batavia 1880. Batavia 1881. G. Sing Tjing 1882. G. Sing Tjing 1883. G. Havik 1884.
marang *tuchtigde* *mpong Maoenoera.* 1878				

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel D.

NORMALE INDEELING van de oorlogsschepen van het Indisch eskader onder gewone omstandigheden. Vastgesteld bij Besluit van den Gouverneur Generaal van 16 November 1875, n°. 12.

(*Koloniaal Verslag van* 1876. *Nederl. Oost-Indië.*)

STATIONS.	RADER-STOOMSCHEPEN		SCHROEF-STOOM-SCHEPEN	TOELICHTING.
	2e of 3e klasse.	4e klasse.	4e klasse.	
Westkust Sumatra	1	„	2 (*a*)	(*a*) De ter West- en Oostkust van Sumatra gestationeerde bodems, bekruisen tevens de Noordkust van Sumatra. Daartoe worden voorloopig aan het Station Oostkust toegevoegd: 1 rader-stoomschip 2e kl. van Riouw en 1 dito 4e kl. uit het Station Zuider- en Ooster afdeeling van Borneo. (*b*) Tijdelijk af te staan aan het Station Oostkust van Sumatra. (*c*) Hiervan 1 tijdelijk af te staan aan het Station Oostkust van Sumatra. (*d*) Timor nu en dan te doen bezoeken, door de schepen uit de Stations Celebes en Ambon. (*e*) Verder 2 wachtschepen, 1 kanonneerboot (mede wachtschip) en 1 opnemingsvaartuig.
Oostkust Sumatra	„	„	2 (*a*)	
Riouw	1 (*b*)	„	„	
Banka	„	1	„	
Wester afd. van Borneo	„	1	„	
Zuider- en Ooster afd. van Borneo	„	2 (*c*)	1	
Celebes en onderhoorigheden (*d*)	2	„	1	
Menado en Ternate	„	„	2	
Ambon (*d*)	„	„	1	
Batavia	1	„	„	
Soerabaya	1	„	„	
	6	4	9	
Reserve	1	1	2	
Totaal	7	5	11	
	23 (*e*)			

NOTA BENE. Volgens het Koloniaal Verslag van 1875 was de sterkte der *Gouvernements-marine* organiek bepaald op 16 actieve en 3 reserve-stoomschepen. De bemanning der 15 aanwezige zee- en rivier-stoomschepen — d. w. z. ongerekend de vaartuigen voor speciale diensten en de gewapende en adviesbooten — bedroeg in 't begin van 1885 aan Europeanen 94 en aan Inlanders 461 koppen.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tabel E.

Dienstregeling van de stoompakketvaart in Nederlandsch Oost-Indië gedurende 1886.

A. Noordkust van Java.

Van Batavia via Samarang naar Soerabaya en omgekeerd, zes malen 's maands; gewoonlijk den 5^{en}, 10^{en}, 15^{en}, 20^{en}, 25^{en}, en 30^{en} van elke maand.

De booten, die den 10^{en}, 20^{en}, en 30^{en} van Batavia en Soerabaya vertrekken, doen bij gunstig weder Cheribon, Tegal en Pekalongan aan.

B. Oostkust van Java.

Gedurende de maanden Februari tot en met Juli:

van Soerabaya via Pasoeroean, Probolinggo, Besoeki naar Soemenep, Sapoedi, Kangean, Boeleleng, Banjoewangi en Panaroekan en van daar over Besoeki, Probolinggo en Pasoeroean terug naar Soerabaya.

Gedurende de overige maanden:

van Soerabaya naar Soemenep via Pasoeroean, Probolinggo, Besoeki, Panaroekan, Banjoewangi, Boeleleng, Kangean, Sapoedi en terug over Besoeki, Probolinggo, en Pasoeroean naar Soerabaya.

C. Zuidkust van Java:

van Batavia via Karang Antoe (Anjer) naar Tjilatjap en terug éénmaal 's maands, gewoonlijk den 2en; met dien verstande, dat om de andere maand de reis wordt voortgezet tot Patjitan.

D. Sumatra's Westkust.

1e van Batavia via Telok Betong, Benkoelen, Padang en Melaboe naar Atjeh en Poeloe Bras en over die plaatsen terug, om de veertien dagen; met dien verstande, dat op de eerste

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

reis van elke maand ook Kroë op de heen- en terugreis aangedaan wordt;

2e Van Padang naar Atjeh eenmaal 's maands: de eene maand over Priaman, Ajerbangis, Natal, Siboga, Baros, Singkel, Goenoeng Sitoli, Troemon, Tampat Toean, Melaboe, Rigas en Pati en terug van Atjeh over Melaboe, Goenoeng Sitoli, Singkel, Baros enz. naar Padang;

de andere maand: over Priaman, Ajerbangis, Natal, Siboga, Baros, Singkel, Goenoeng Sitoli, Melaboe en terug van Atjeh over Pati, Rigas, Melaboe, Tampat Toean, Troemon, Goenoeng, Sitoli, Singkel, Baros, enz. naar Padang.

Deze dienst strekte zich in 1884 tijdelijk verder uit, doch, buiten contract met het Gouvernement, tot Penang en Singapore.

Hij werd in 1883, tot beteren tegengang van den invoer van opium en oorlogscontrabande, gedeeltelijk geschorst, in dier voege dat voorloopig niet meer worden aangedaan Rigas en Pati en, zoolang daar geen Gouvernements-ambtenaar is gevestigd, ook Tampat Toean.

E. Singapore en Sumatra's Oostkust:

1e van Batavia over Muntok en Riouw naar Singapore en evenzoo terug, in den regel éénmaal 's maands;

2e van Batavia over Muntok, Riouw, Singapore, Penang, Edi, Telok- semawé, Samalangan, Pedir naar Atjeh en Poeloe Bras en over die plaatsen terug in den regel éénmaal 's maands;

3e van Batavia via Muntok naar Palembang en terug, éénmaal 's maands, gewoonlijk den 25en. In 1884 werd deze reis ook op den 5en en 15en van elke maand, tijdelijk buiten contract, gedaan;

4e van Palembang via Muntok en Moearakompeh naar Djambi en langs die route terug, éénmaal 's maands, in den regel den 10en;

5e van Riouw via Bengkalis, Siak, Bengkalis, Panei, Assahan, Deli, en van daar, via Deli, rechtstreeks terug over Bengkalis naar Riouw, zoodra mogelijk na aankomst te Riouw van de onder letter E. 1e en 2e bedoelde stoomers.

F. Borneo's Westkust:

van Batavia via Billiton en Pontianak naar Singkawang en terug éénmaal 's maands, gewoonlijk den 15en.

G. Borneo's Zuid- en Oostkust:

van Soerabaya via Bawean, Bandjermasin en Kota Baroe (Poeloe Laoet) naar Koetei en terug, éénmaal 's maands. In 1885 den 22en van elke maand.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

H. Molukken en Nieuw-Guinea:

1e van Soerabaya via Makasser naar de Molukken en terug éénmaal 's maands;

de eene maand van Soerabaya naar Makasser, Paré- Paré, Palos- baai, Tontoli, Amoerang, Menado of Kema, Gorontalo, Ternate, Batjan, Boeroe, Amboina, Banda, Amboina, Makasser en terug naar Soerabaya;

de andere maand van Soerabaya naar Makasser, Amboina, Banda, Amboina, Boeroe, Batjan, Ternate, Gorontalo, Kema of Menado, Amoerang, Tontoli, Palos-baai, Paré-Paré, Makasser en terug naar Soerabaya;

2e van Makasser over Bonthain, Boeloekomba, Salaijer, Sindjaij, Boeton naar Kendari-baai en langs die route terug, éénmaal 's maands, gewoonlijk den 12en;

3e van Makasser naar Nieuw-Guinea, viermalen 's jaars; de eene reis van Makasser naar Amboina, Banda, Gisser, Sekar, 'S kroë, Doellah, Dobo, Larat, Sjerra, Tepa (Babber), Batoemerah (Dammer) Letti, Kisser, Ilwaki (Wetter), Banda, Amboina en terug naar Makasser, de andere reis van Makasser naar Amboina, Banda, Ilwaki (Wetter), Kisser, Letti, Batoemerah (Dammer), Tepa (Babber), Sjerra, Larat, Dobo, Doellah, 'S kroë, Sekar, Gisser, Banda, Amboina en terug naar Makasser.

I. Timor-archipel:

Maandelijksche dienst: de eene maand van Makasser naar Bima, Nangamessi, Savoe, Roti, Timor Koepang, Atapoepoe, Timor Koepang, Larantoeka, Maoemeri, Bima en terug naar Makasser, en de andere maand van Makasser naar Bima, Maoemeri, Larantoeka, Timor Koepang, Atapoepoe, Timor Koepang, Roti, Savoe, Nagamessi, Bima en terug naar Makasser.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL RI.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA