

Bijeenkomst van 24 Maart 1922 te 's-Gravenhage.

Voorzitter: Z.Exc. Luitenant-Generaal b. d. H. KEMPER.

De VOORZITTER: Mijne Heeren! Ik open de bijeenkomst en kan gelukkig dadelijk den luitenant ter zee 1e klasse VAN HENGEL uitnoodigen aan te vangen met zijn voordracht, waarop wij ons zoo zeer spitsen.

„Eenige beschouwingen over de Marine in Nederland en in Nederlandsch-Indië, in verband met de samenwerking met de Landmacht”.

De heer VAN HENGEL: Mijnheer de Voorzitter, Mijne Heeren! Het arbeidsveld der Nederlandsche Zeemacht ligt in hoofdzaak in Nederlandsch-Indië, zooals ook duidelijk blijkt uit den inhoud der Vlootwet; en daar het optreden der vloot in Nederland en in Nederlandsch-Indië geheel verschillend is, ben ik verplicht mijn voordracht te verdeelen in twee gedeelten en zal ik eerst spreken over de Marine in Nederland, daarna over de Marine in Nederlandsch-Indië, terwijl ik tevens zooveel mogelijk de ervaringen uit den grooten oorlog ter sprake wil brengen voor zoover zij op de onderwerpelijke zaak betrekking hebben.

A. DE VLOOT IN NEDERLAND.

Van een verdediging der kust door een vloot, die den vijand belet die kust te naderen, is voor ons natuurlijk geen sprake. Het beveiligen der overzeesche verbindingen zou een marine eischen zóó sterk, als voor ons geheel onbereikbaar is, wij zullen daarnaar dan ook niet kunnen streven, doch erkennen, dat de verdediging der kust zal moeten geschieden door het leger. In tegenstelling met hetgeen in Indië noodig is, zullen wij met dezen toestand tevreden kunnen zijn, omdat Nederland een vastelandstaat is.

De marine zal den noodigen steun verleen, doch een ondergeschikte rol vervullen; zij zal moeten zorgen voor een zoo goed mogelijke observatie van het zeegebied langs de kust en voor afsluiting der zeegaten en riviermonden door middel van mijnen, terwijl eindelijk door actie van onderzeebooten buitengaats zal worden bereikt, dat een vijand, die iets tegen onze kusten zou willen ondernemen, moet zorgen voor uitgebreide beveiligingsmaatregelen en aldus wordt gedwongen tot groote krachtsinspanning.

Resumeerende bestaat de taak der zeemacht in hoofdtrekken uit het navolgende:

a. Opnemen der vredesbetonning, leggen der oorlogsbetonning en dooven der kustlichten.

In de afgelopen oorlogsjaren is duidelijk gebleken hoe moeilijk en gevaarlijk het wordt voor oningewijden om, na wijziging in de bebakening, onze vaarwaters binnen te loopen. Het verleggen der betonning is een werk waar veel aan vast zit, juist omdat het in zoo korten tijd moet kunnen gebeuren. Een zeer nauwkeurige en gedetailleerde voorbereiding is dan ook noodig en uitgewerkt, waarbij gerekend is op gebruik van de vaartuigen van den dienst van het loodswezen, de bebakening en de verlichting. Tusschen de inspecteurs van het loodswezen in de verschillende districten en de maritieme autoriteiten, die verantwoordelijk zijn voor het leggen der oorlogsbetonning, is dus een nauwe samenwerking noodig. Tot dusverre is de indeeling in districten van het loodswezen geheel onafhankelijk van de maritieme commandementen, hetzou zeer gewenscht zijn hierin wijziging te brengen. Uit het vorenstaande volgt ook, dat er groote bezwaren tegen bestaan het loodswezen te brengen onder het Departement van Landbouw, zooals wel eens is voorgesteld. Een zaak, die in dit verband nog even genoemd moet worden, is de vernieling van vuurtorens en zeemerken. Het is duidelijk, dat een vijand, die overdag de kust nadert, bijv. ter hoogte van Scheveningen, den vuurtoren volstrekt niet noodig heeft om zijn plaats te bepalen. De kerktorens van de in de nabijheid gelegen dorpen, kurhaus, haven-

hoofden enz. geven voldoende punten voor zuivere oriëntering. Het zou dus geen zin hebben den vuurtoren te vernielen. Op grond van dezen gedachtengang is het aantal torens, dat vernield zal worden, zeer beperkt. Daar waar vernieling noodig is, is de uitvoering voorbereid in overleg met de genie.

b. Leggen en bewaken der mijnversperringen in de zeegaten en riviermonden en opruimen van door den vijand gelegde versperringen.

In beginsel is daarbij aangenomen, dat de verdediging, zoo eenigszins mogelijk, vanaf den wal moet geschieden. Deze verdediging moet in vreedestijd zoodanig voorbereid zijn, dat wanneer de versperring is gelegd, de verdediging ook tevens gereed zij. Ook hier dient dus geregeld overleg tusschen de autoriteiten van leger en vloot plaats te hebben.

De interdepartementale commissie heeft voor elk zeegat nagegaan, of, en zoo ja, welke mijnversperringen daar, in verband met de strategische waarde van het gat en zijn gesteldheid uit een nautisch oogpunt, gelegd moeten worden en op welke wijze de verdediging dezer versperringen dient te geschieden. Daarbij heeft zij ook gelet op den toestand, die binnen afzienbaren tijd zal ontstaan door de afsluiting der Zuiderzee. Zij kwam tot de slotsom, dat voor de Noordelijke zeegaten, tot en met dat van den Helder, noodig zijn \pm 850 mijnen, de reservemijnen daarouder begrepen.

Voor de Noord- en Zuid-Hollandsche kust, waaronder begrepen de haven van IJmuiden en de Nieuwe Waterweg, welke beide toegang geven tot het hart van ons land, achtte zij te samen 1050 mijnen noodig.

Voor de afsluiting der belangrijke Zuidelijke zeegaten achtte de commissie \pm 1560 mijnen noodzakelijk. Totaal 3460 mijnen. In verband met het aantal aanwezige mijnen en ledige mijnlichamen zouden nog aangeschaft moeten worden \pm 2150 mijnen en 225 ladingen.

Gelet op de snelheid, waarmede de versperringen gelegd moeten kunnen worden zijn noodig:

3 mijnenleggers voorende elk 200 mijnen.

4 mijnenleggers type Hydra.

6 kanonneerbooten-mijnenlegger.

2 mijnenleggers type Vulcanus.

Eerstgenoemde mijnenleggers zijn bestemd — onder bescherming van het vuur der batterijen aan den wal — tot het leggen van mijnvelden en uitgestrekte versperringen.

In verband daarmee achtte de commissie het niet noodig deze schepen van een artilleriebewapening — behoudens een luchtafweerkanon — te voorzien.

Het is voorts niet noodig, dat de bemanning voortdurend aan boord logeert; de inrichting van het schip wordt daardoor veel eenvoudiger. Feitelijk zal het niet meer zijn dan een mijnenhulk, een zeewaardige lichter met eigen voortstuwing. De dienstvaart van dit mijnschip behoeft niet meer te bedragen dan 10 mijl.

Aangezien door de geografische gesteldheid van het terrein niet op alle plaatsen verdediging der versperringen vanaf den wal mogelijk is, zijn nog 5 pantserbooten noodig. De bewapening van nieuw te bouwen vaartuigen van dit type zal moeten bestaan uit 3 kanonnen van 15 c.M., terwijl met een vaart van 13 à 14 mijl kan worden volstaan.

Voorts is in oorlogstijd het mijnenvegen een werk, dat wellicht dagelijks moet geschieden. Voor dezen dienst zullen bij mobilisatie verschillende, reeds in vreedestijds daartoe aangewezen vaartuigen gebruikt moeten worden. Aangezien trawlers en vooral drifters, die voor dit doel zeer geschikt zijn, steeds aanwezig zijn, zoude het niet noodig zijn, speciale mijnenvegers in de sterkte der oorlogsvloot te doen loopen. Wel dient de Marine reeds in vreedestijd te zorgen voor een geoefende kern, welke na de mobilisatie door aanvulling met personeel en materieel, voornamelijk uit het zeevisscherij-bodrijf, tot de vereischte oorlogsterkte kan worden uitgebreid.

Om zeker te zijn, dat in oorlogstijd over het noodige personeel kan worden beschikt, is het noodzakelijk, dat een deugdelijke wettelijke regeling der Marine-reserve tot stand komt.

In den grooten oorlog gebruikte Groot-Brittannië ± 3000 trawlers en drifters als mijnenvegers. Bij het uitbreken van den oorlog was slechts een kern van 12 trawlers aanwezig, doch daar de noodige reserve was gevormd en voorbereidende maatregelen voor het materieel waren getroffen, waren 10 dagen na de oorlogsverklaring reeds 100 visschersvaartuigen als mijnenvegers in dienst.

Bij de groote plaats, die aan het gebruik van mijnen in het verdedigingssysteem is toegekend, is het ook noodig te beschikken over onderzeebootmijnenleggers. Deze vaartuigen kunnen mijnen strooien op den weg van vijandelijke eskaders, die versterkte punten op de kust beschieten, terwijl wij er bovendien een middel in hebben om verder naar buiten liggende mijnevelden en versperringen aan te vullen, indien het den vijand gelukt is de mijnen te visschen en hij aan onze bovenwater-mijnenleggers het werken belet. Als meest geschikt type wordt aanbevolen een boot, die niet grooter is dan hoogstens 550 ton, en circa 25 mijnen aan boord kan bergen.

c. Het bewaken der zeegaten en riviermonden,

Voor dit doel kunnen de uit de sterkte afgevoerde torpedo-booten zeer goed worden gebruikt. Deze booten hebben voor de eigenlijke oorlogvoering ter zee toch geen nut meer, doch nu ze er eenmaal zijn, kunnen ze voor het aangegeven doel nog goede diensten bewijzen.

Zoo noodig kan de bewaking aangevuld worden met bewapende sleepbooten en dergelijke.

d. Het optreden tegen vijandelijke oorlogs- en transportschepen bij pogingen tot het doen eener landing.

Hiervoor zijn allereerst de onderzeebooten aangewezen in samenwerking met de vliegtuigen.

Aan de wijze, waarop de onderzeebooten gebruikt moeten worden, behoort natuurlijk de gedachte aan samenwerking met het leger ten grondslag te liggen.

In discussies van vroeger jaren is dikwijls gesproken over de verkenning ter zee door torpedojagers. Ik geloof wel geen

verschil van meening te ontmoeten bij de verklaring, dat van het gebruik van jagers onzerzijds voor dit doel geen nut is te verwachten. De vijand zal steeds in staat zijn de bewegingen, die geheim moeten blijven, uit te voeren achter een scherm van door kruisors gesteunde jagers, waartegen onze jagers toch machteloos zijn.

Door de ontwikkeling der onderzeeboot heeft de zaak een eenigszins ander aspect gekregen, en dit punt dient besproken te worden, aangezien hiermede wordt bepaald, hoe in beginsel de onderzeeboten gebruikt moeten worden; wij hebben namelijk de keus tusschen 2 methoden, die, zooals zal blijken, bezwaarlijk met elkaar zijn te verzoenen. Men kan onderzeeboten ter verkenning posteeren nabij de kust van den vijand, zooals bijv. in den grooten oorlog voortdurend Britsche onderzeeërs de bocht van Helgoland bewaakten, of wel men kan de onderzeeboten dichter bij de eigen kust houden met het doel ze in te zetten bij het bestrijden van een landingspoging. De verschillende gevallen, die denkbaar zijn, waarbij de Nederlandsche kust bedreigd zou kunnen worden, zijn eigenlijk terug te brengen tot 2 groepen en wel de gevallen waarin Engeland onze vijand is en die, waarbij wij aan Britsche zijde staan. Het eerste geval moet nader bekeken worden.

Verondersteld, dat wij onze onderzeeboten ter verkenning zouden willen bezigen, dan zouden zij moeten worden opgesteld langs het Zuidelijk deel van de Britsche Noordzeekust bijv. vanaf Dover tot Flamborough Head met een onderlinge afstand van circa 30 mijl. Hiervoor zouden 7 booten noodig zijn en aangezien de practijk heeft uitgezezen, dat om één boot voortdurend in actie te hebben, er tenminste twee beschikbaar moeten zijn, zouden 14 booten voor 't aangegoven doel aanwezig moeten zijn. Laten wij aannemen, dat een dier booten tijdens het vallen van den avond meldt, dat een transportvloot uitloopt, dan zal men hier te lande aan dat bericht nog niet veel hebben. Natuurlijk kunnen verschillende maatregelen worden genomen om aan de geroedheid der kustverdediging de laatste hand te leggen, doch veel zal dit niet betoekenen, deels omdat

in het onderwerpelijk oorlogsgeval het leger aan de kust zal zijn opgesteld en in hoofdzaak gereed zal zijn tot afweeren van een landing, deels omdat omtrent het landingspunt toch niets te zeggen valt, zoodat van een troepenconcentratie nog geen sprake kan zijn. Ook voor actie der eventueel in de havens tot uitloopen gereed liggende onderzeebooten is deze mededeeling nog niet voldoende. Het bericht, dat wij ten koste van betrekkelijk groote opoffering krijgen, is van zeer twijfelachtige waarde, doch er komt nog meer bij. De transportvloot wordt natuurlijk zeer goed beschermd door veel licht materieel, de vaart zal \pm 10 mijl bedragen, zoodat de verkennende onderzeeboot aan de oppervlakte moet varen om voeling te kunnen blijven houden. Het is hoogst twijfelachtig of dit zal gelukken. En nu het cardinale punt, hoeveel booten zullen, indien werkelijk een landing op onze kust wordt beraamd, den volgenden morgen tijdig aanwezig zijn om den vijand aan te grijpen? Gelet op de afstanden, die doorlopen moeten worden en op het feit, dat 's vijands maatregelen den aanmarsch der booten zeker aanmerkelijk vertragen zullen, is het de vraag of wel een enkele boot ter plaatse zal zijn! Men ziet, dat het rendement van zulk een wijze van gebruik der o/z bt. uiterst gering is. Het optreden van onze o/z btn. nabij de Britsche kust heeft bovendien nog het nadeel, dat zij ongesteund werken in een zône, waar de tegenweer het sterkst is.

Meer succes is te verwachten, indien de booten meer nabij de eigen kust worden gehouden, door andere deelen der maritieme weermacht althans eenigszins kunnen worden gesteund, en bestemd worden, niet voor verkenning, maar in de eerste plaats om den vijand aan te grijpen. Een bepaalde eisch zal hierbij zijn, dat de booten na het uitbreken van het conflict zooveel mogelijk buitengaats worden gehouden, anders toch zijn zij zeker te laat. Men zal zich n.l. moeten voorstellen, dat een landingspoging tegen onze kust zal worden vergezeld van afsluiting en observatie der zeegaten door jagers, lichte kruisers en dergelijke, terwijl over groote uitgestrektheden der zeeoppervlakte met vliegtuigen en licht materieel zal worden ge-

patrouilleerd. Indien nu met licht worden een landing dreigt bijv. bij Ter Heide, en onderzeebooten moeten na ontvangst van dit bericht uit verschillende havens uitloopen, zullen zij zeker door de boven vermelde maatregelen van den vijand als regel niet aan de oppervlakte kunnen varen. Teneinde voldoende afstand onder water te kunnen afleggen en niet met een ledige accumulatorenbatterij op het terrein van den strijd aan te komen, zullen zij onderwater hoogstens 3 à 4 mijl kunnen loopen, zoodat de meeste booten eerst vele uren na het begin der actie te bestemder plaatse kunnen zijn. Doch dan is het te laat, want in dien tijd zal de landingsvloot vele maatregelen tot beveiliging hebben genomen.

In de eerste plaats toch zijn de schepen, die geankerd zijn in een waterdiepte van 10 M. of minder, vrij veilig tegen onderzeebootaanvallen, aangezien de boot meer water noodig heeft om ongezien te naderen. Indien verder de landing over een frontbreedte van bijv. 5 K.M. plaats heeft, en de schepen tot 2500 M. uit den wal liggen, zal men met eenige honderden mijnen reeds een vrij afdoend cordon kunnen vormen. Dat leggen dier versperringen gaat zeer vlug, eenmaal begonnen mag per mijn op ± 15 sec. gerekend worden en als het werk door meerdere mijnenleggers wordt gedaan, is het zeker binnen een uur afgelopen. Voorts kunnen netten worden gelegd, bij voorkeur van licht staaldraad met groote mazen van bijv. 2 M. in het vierkant, die de aanwezigheid der onderzeeboot verraden, indien zij in het net vaart. Nadat hiermede in den oorlog de noodige handigheid was verkregen, werden zulke netten gelegd met een snelheid van 12 mijl in $1\frac{1}{2}$ uur, terwijl aanvankelijk over het leggen van 12 mijl netten 7 uur werd gewerkt.

Duidelijkshalve zij hier nog vermeld, dat zulke netten niet in staat zijn en ook niet bedoelen de onderzeebooten vast te houden; indien de positie slechts verraden is, is het doel in hoofdzaak bereikt, daar dan groote kans bestaat, dat met dieptebommen de boot onschadelijk wordt gemaakt.

Een ander soort netten zijn de zware netten, die voor

afsluiting van haveningangen zijn gebruikt en ten doel hebben de onderzeebooten tegen te houden. Deze netten zijn evenwel voor het hier beoogde doel minder geschikt, omdat ze zwaar en onhandelbaar zijn, waardoor niet meer dan 1 K.M. per uur kan worden gelegd.

De onderzeebooten moeten dus zeer tijdig ter plaatse zijn om haar slag te kunnen slaan en dat is alleen mogelijk als ze reeds van te voren in een geschikte positie buitengaats zijn. In elk geval zal die positie zóó gekozen moeten worden, dat het kustgedeelte, waar een landing het gevaarlijkst is, waar aan het leger den minsten tijd tot handelen wordt gelaten, het beste gedekt is, zoodat de booten zeker gelegenheid tot aanvallen krijgen als op dit zeer kwetsbare kustgedeelte een aanval wordt gedaan. Komt de aanval ergens anders, dan zijn onze booten wellicht te laat, doch dan heeft het leger meer tijd tot handelen. Op deze wijze kunnen leger en vloot elkaar aanvullen.

De onderzeebooten buitengaats in verband met de maritieme luchtverkenning zullen nu bij het eerste dag worden moeten en kunnen melden of bijv. in een 30 mijl breede strook, langs de kust iets van den vijand is te bespeuren. Door deze maatregelen mag worden aangenomen, dat onder niet al te ongunstige omstandigheden toch zeker een uur of twee voor het ankeren eener vloot de tegenwoordigheid van den vijand op de kust bekend is.

Nu zijn inderdaad de onderzeebooten bij de verdediging der Nederlandsche kust in ongunstige conditie; de overtocht van een vijandelijke macht kan in één nacht geschieden, en de vijand behoeft geen enkel defilé te passeeren, waar onze booten, indien hij tijdig verkend is, den vijand zouden kunnen opwachten; het zal dus zeer moeilijk zijn een groot aantal booten op het landingspunt te concentreren, aangezien er niet genoeg tijd beschikbaar is doordat nu eenmaal de geografische verhoudingen in de Noordzee in dit opzicht ons niet gunstig zijn. Hieruit volgt evenwel niet, dat het aanbeveling zou verdienen geen onderzeebooten bij de kustverdediging te gebruiken. Immers, indien de vijand weet, dat deze bedreiging niet bestaat, zal hij zonder

veel moeite den overtocht kunnen wagen; juist de tegenwoordigheid van onze onderzeeboten dwingt tot uitgebreide beschermingsmaatregelen en de preventieve waarde der onderzeeboot is zeer groot, omdat het, gelet op mogelijke eischen van andere oorlogstoneelen, den vijand soms niet mogelijk zal zijn de zeer aanzienlijke hoeveelheid lichtmaterieel vrij te maken, die voor de beveiliging noodig is. In zulk een geval zal zelfs de geheele onderneming opgegeven moeten worden.

Een indruk van den omvang van het benodigde materieel geeft de Duitsche onderneming tegen de Golf van Riga in October 1917. In het geheel werden 23.000 man en 5000 paarden overgevoerd; tot den tros behoorden rond 70 koopvaardij-schepen, ter bescherming waren aanwezig: 11 slagschepen, 8 lichte kruisers, 50 torpedobooten, 6 onderzeeboten, 60 vaartuigen voor zoeken en opruimen van mijnen en een aanzienlijk aantal (circa 40) groote motorbooten; bij elkaar dus ± 250 eenheden!

In het algemeen heeft men dikwijls geen juist denkbeeld van het groot aantal schepen, dat in den modernen oorlog bij een overzeesche onderneming te pas komt. Zoo namen aan den bekenden aanval op Zeebrugge 162 schepen en vaartuigen deel.

Omtrent de middelen der koopvaardij-schepen om bij een landing zware lasten te verwerken kan het volgende worden vermeld. Normaal zijn de laadboomen berekend voor gewichten tot 3 ton, terwijl een zware spier aanwezig is om lasten van 6 ton te lossen.

De nieuwe vrachtschepen der maatschappij „Nederland” hebben met het oog op het werken op de kust van Java zeer zwaar tuig voor het lossen, zoo zijn enkele voorzien van een vaste kraan voor lasten van 15 à 20 ton, welk vermogen bij de allernieuwste nog is opgevoerd tot 25 ton.

Een landing in grooten stijl van bijv. een drietal divisien is naar mijne meening alleen bij het aanbreken van den dag te wachten. Bij de onderneming tegen de Dardanellen hebben wel nachtelijke landingen plaats gehad, doch daarbij werd slechts één divisie aan wal gezet.

De eerste moeilijkheid, die bij landingen in den nacht moet worden overwonnen, is het vinden van het juiste punt; door invloed van stroom is men dikwijls niet juist daar, waar men dacht te staan; slechts als de kust toevallig zeer kenbare punten heeft, en bovendien helder weer mogelijk maakt ondanks de duisternis wat meer te onderscheiden, is het mogelijk vrijwel op de gewenschte plaats te ankeren. Ook de Anzac-landing in April 1915 geschiedde door deze omstandigheden niet op het beraamde punt, hoewel het weer buitengewoon gunstig was, met lichte maan tot 2 u. 30 's nachts. Gelet op de moeilijkheden verbonden aan het werken met een groot aantal sloepen in het donker behoeft het niet te verwonderen, dat de landing vrij lang duurde en zoo kan zelfs het effect van de nachtelijke verrassing te niet gedaan worden door het nadeel van de onvermijdelijk langzamer uitvoering der onderneming. Te 3 u. 30 begonnen, bereikte het eerste echelon van slechts 1500 man eerst te 4 u. 20 de kust, hoewel de schepen tot 2000 M. uit den wal waren genaderd; het duurde \pm 8 uur eer de 12000 man waren geland. De landing in Suvla-baai in Augustus 1915, die eveneens in den nacht werd uitgevoerd en waarbij 1 divisie moest worden geland, duurde van 8 u. n.m. tot \pm 4 u. v.m. dus ook \pm 8 uur.

In het algemeen wordt de snelheid van de landing in hooge mate beïnvloed door het aantal beschikbare sloepen en stoomsloepen. Men kan rekenen, dat een stoomsloep 4, hoogstens zes sloepen kan sleepen, terwijl elke sloep gemiddeld 30 volledig uitgeruste soldaten bevat, behalve 6 matrozen, die voor de behandeling der sloep noodig zijn. Tusschen de verschillende sleepen moet op ongeveer 50 M. tusschenruimte worden gerekend, zoodat na het losgooien der stoomsloepen, die gemiddeld ongeveer $1\frac{1}{2}$ M. diepgaan, iedere sloep 10 à 12 Meter ruimte krijgt. Op deze wijze worden dan in één echelon ongeveer 3 man per meter kust aan wal gezet. Indien het landingsfront groot genoeg is en er zijn genoeg debarkementsmiddelen, bestaat er dus geen bezwaar om bij een sterkte van het landingsleger van 3 divisies een eerste echelon van \pm 12.000 man tegelijk aan

wal te zetten. Hiervoor zal dan een frontbreedte van circa 5 K.M. noodig zijn.

Het debarkement kan zeer bespoedigd worden indien de omstandigheden toelaten gebruik te maken van platboomde lichters met een motor voor eigen beweegkracht en voorzien van een neerslaande brug om aan wal te komen. Door de Engelschen werden bij de Dardanellen zulke vaartuigen gebruikt. Zij konden 5 mijl loopen en waren bestemd voor vervoer van 500 volledig uitgeruste manschappen of 50 paarden bij een diepgang van $4\frac{1}{2}$ voet; in de practijk bleek het gewenscht niet meer dan 360 man in te laden. Met mooi weer werden deze lichters over aanzienlijke afstanden over zee gesleept; bij een landing op onze kust moet met zulke vaartuigen zeker rekening worden gehouden.

Bij de landing der Franschen bij Kum Kale was bootruimte voor 1400 man beschikbaar. De transportschepen ankerden te 7 u. 30, het eerste echelon stak te 9 u. af, het tweede echelon ging ten 11 u. 30 van boord, vloten met paarden en kanonnen ten 1 u. 30 en de geheele macht van 3 bataljons infanterie, een veldbatterij en een $\frac{1}{2}$ compagnie pioniers was eerst ten 3 u. aan wal.

Dit debarkement duurde dus wel zeer lang; door den sterken stroom werd veel vertraging ondervonden en bovendien had men geen gelegenheid gehad van te voren te oefenen.

In den zomer van 1915 werd een proef genomen met 21 R.I. ingescheept aan boord H.M. *Gelderland*. Daarbij werden na eenige oefening de volgende resultaten verkregen:

9 u. 47 H.M. *Gelderland* geankerd op 925 M. van den voorsten duinregel.

9 u. 55 begin sloepen strijken.

10 u. sloepen gestreken.

10 u. 13 sloepen bemand.

10 u. 22 sloepen gereed achter stoomsloepen.

10 u. 26 sloepen door stoomsloep losgelaten bij naderen van den wal.

10 u. 31 infanterie verlaat de sloepen.

10 u. 34 strand bereikt.

In het algemeen zal het formeeren der sloepen veel tijd

in beslag nemen, terwijl de afstand van de schepen tot den wal van zeer grooten invloed is op den tijdsduur van het geheele debarkement; natuurlijk mogen bovenstaande getallen niet zonder meer op grootere effectieven worden toegepast. aangezien in zulk een geval veel meer tijd noodig is. Naar mijn meening zal men gemiddeld kunnen rekenen. dat 2 uur verloopt tusschen het oogenblik van ankeren en dat, waarop een contingent van eenige sterkte is geland; een algemeene regel is natuurlijk niet te geven, veel hangt af van de weersgesteldheid en de meer of minder deugdelijke voorbereiding.

Dikwijls hoort men de redeneering, dat de weersgesteldheid op de Nederlandsche kust over het algemeen zóó ongunstig is, dat slechts zelden een landing mogelijk zou wezen.

Wanneer wij evenwel deze zaak wat nader beschouwen, zal men zien, dat deze voor ons zoo gunstige voorstelling in hooge mate onjuist is.

De deelen 13a, b en c van de „Mededeelingen en Verhandelingen van het Kon. Ned. Met. Instituut”, getiteld „Das klima des südöstlichen Teiles der Nordsee, unweit der Niederländischen Küste” door Dr. J. B. VAN DER STOK geven hieromtrent waardevolle aanwijzingen.

Het is natuurlijk onmogelijk om hier een uitvoerige verhandeling te geven omtrent den weertoestand op de Nederlandsche kust, doch enkele getallen overgenomen uit deel 13b, dat gegevens bevat, verzameld op de lichtscheper „Maas” en „Schouwenbank” mogen hier een plaats vinden.

Om een oppervlakkig beeld te krijgen kan men aannemen, dat landing mogelijk is bij een windsterkte 1 t/m 3 bij alle windrichtingen en 4 t/m 6 bij aflagdigen wind, waarvoor wij zullen aannemen wind in de richtingen van NO door O tot en met Z. Uit de tabellen voor het lichtschip Maas volgt, dat omgerekend naar het getal 1000 de landing gelegenheden op genoemde basis zijn:

winter	677	} van 1000 keer
voorjaar	752	
zomer	703	
herfst	709	
jaargmiddelde .	710	

gemiddeld komen per jaar voor: Windsterkte 1 t/m 3 in 605 gevallen per 1000; windsterkte 4 t/m 6, in 313 gevallen per 1000, waarvan 107 vallen in de richtingen NO door O t/m Z.

Wat de frequentie der windrichtingen betreft ziet men, dat per jaar voorkomt per 1000 gevallen:

Wind in de richting	N.— 98
" " " "	N.O.—106
" " " "	O.—104
" " " "	Z.O.— 87
" " " "	Z.—103
" " " "	Z.W.—204
" " " "	W.—145
" " " "	N.W.—112

dus afluende wind in 400 van 1000 gevallen.

Het bovenstaande geeft nog geen volledig beeld der landingsmogelijkheden, men zou b.v. ook in rekening moeten brengen den toestand der zee, die o.a. afhangt van het al dan niet langdurig doorstaan van den wind uit denzelfden hoek; de factoren mist en bestendigheid van het weer moeten mede in aanmerking worden genomen, doch ruw weg blijkt uit het vorenstaande wel, dat een vijand, die er niet tegen opziet bij de landing door weersomstandigheden misschien enkele levens te verliezen, in het voorjaar circa 75 % in den winter wellicht nog 65 % der dagen geschikt zal oordeelen, voor een landing. Het zou mij niet verwonderen, indien U zich den toestand voor ons veel gunstiger had gedacht, doch bovenstaande getallen berusten op doorloopende waarnemingen gedurende de jaren 1891—1910 en verdienen dus het volle vertrouwen.

Het is nog een open vraag in hoeverre bij het doen van een landing met succes van gasgranaten kan worden gebruik gemaakt. In elk geval is het gebruik van gas zeer afhankelijk van richting en kracht van den wind, doch soms zal het mogelijk zijn een gunstige gelegenheid af te wachten en dan liggen vermoedelijk in het gebruik van rookschermen en gasgranaten nog groote mogelijkheden voor ongemerkt en ongehinderd naderen. Evenwel moet worden

opgemerkt, dat tot dusverre nog een zeer groot minutiegebruik noodig is om een strook van enkele K.M. lengte en de noodige diepte afdoende gedurende eenigen tijd onder gas te houden

Op het gebruik der artillerie bij landingen kom ik trouwen hierna nog meer uitvoerig terug.

e. Verkenning ter zee langs de kust.

Reeds in vreedestijd bestaat een z.g. kustwacht, gevormd door personeel der kustverlichting, met het doel zoo spoedig mogelijk bericht te geven van scheepsrampen, die op de kust voorvallen. In oorlogstijd wordt deze organisatie uitgebreid en aangevuld en omgezet in de marine kustwacht. Uiteraard kan slechts een beperkt zeegebied worden overzien, zoodat de kustwacht moet worden aangevuld door verkenning met vliegtuigen.

In het uittreksel uit het rapport der interdepartementale commissie wordt aangaande den vliegdienst het volgende vermeld:

De taak van den vliegdienst zal zich in verband met het ontwikkelde verdedigingsstelsel beperken tot de verkenning van een zône langs de kust. Hiervoor zijn zeevliegtuigen noodig. De commissie heeft onderzocht welke eischen aan zulk een verkenningsdienst gesteld moeten worden en hoe die dienst op de eenvoudigste wijze kan worden georganiseerd. Daarbij heeft zij er rekening mede moeten houden, dat een dergelijke verkenning wellicht maanden achtereen zal moeten worden volgehouden.

Zij komt tot de slotsom, dat voor een behoorlijken verkenningsdienst zes groepen watervliegtuigen elken dag een tocht moeten verrichten.

Hoofdstation voor die verkenningsgroepen is het vliegekamp te Schellingwoude, terwijl het vliegekamp bij Helder en dat op Walcheren nevenstations vormen.

Teneinde deze zes groepen steeds compleet te hebben, zijn zes bomande groepen als reserve noodig.

De commissie acht het voorts noodzakelijk in het Noorden en in het Zuiden één groep jagers en een groep jagers in reserve (met bemanning) te stationneeren, teneinde on-

middellijk te kunnen optreden bij een luchtaanval op onze maritieme middelen aldaar, in afwachting van versterking door jagers der landmacht.

De organisatie wordt dus:

6 groepen verkenners, benevens 100 pct. bemande reserve; voorts:

1 groep jagers in het Noorden;

1 groep jagers in het Zuiden, benevens op elk station 100 pct. bemande reserve.

In oorlogstijd zullen de fabrieken het noodige materieel moeten leveren om het verbruik der vliegtuigen bij te houden; daar echter in den aanvang van het conflict de productie niet dadelijk groot genoeg zal zijn, moet gerekend worden op een materieel reserve van ± 25 pct.

Het totaal benodigd aantal vliegtuigen is dan:

Verkenners 6 groepen	18 vliegtuigen
6 bemande groepen reserve	18 "
25 pCt. materieel reserve	9 "
Verkenners.	Totaal <u>45 stuks.</u>
Jagers 2 groepen	6 vliegtuigen.
2 bemande groepen reserve	6 "
25 pCt. materieel reserve	3 "
Jagers.	Totaal <u>15 stuks.</u>

Totaal benodigd aantal vliegers 48.

Overig personeel ± 400 man.

In dezen gedachtengang is aangenomen, dat een aanval met bommen op de vloot, die de landing uitvoert, in hoofdzaak zal geschieden door vliegtuigen van de landmacht, terwijl natuurlijk het marine materieel voor zooverre het daartoe geschikt is, zal medewerken aan dien aanval, en in het algemeen zal deelnemen aan den strijd om de heerschappij in de lucht, waarvan de uitslag ook in verband met de waarneming ten behoeve van de artillerie een buitengewoon grooten invloed kan hebben op het al dan niet slagen der landing.

Over medewerking der Marine bij de verdediging van onze groote rivieren is reeds meermalen gesproken.

Het komt mij voor, dat men van gebruik van kanonneerbooten, pantserbooten en bewapende sleepbooten op vaarwaters als het Hollandsch diep en dergelijke, zich in het algemeen weinig moet voorstellen, aangezien de schepen geheel weerloos zijn tegen houwitsers, die gedekt achter dijken enz. zijn opgesteld; waarschijnlijk zal de actie der Marine zich in zulk een geval dan ook bepalen tot het 's nachts onderhouden van een patrouilledienst met snelvarende motorbooten.

De bewapende sleepbooten, die tijdens de oorlogsjaren waren bestemd voor dienst op de bovenrivieren, hebben voor het toezicht op de vaart en de bestrijding der smokkelarij goede diensten bewezen, naar mijne meening zouden zij bij werkelijken oorlog zeer weinig nut gehad hebben. Indien men ze wil behouden kan het noodige personeel ook zeer goed uit 't leger worden betrokken.

Het betreffelijk groote detachement, dat de marine vroeger gaf voor bemanning van vletten enz. in de Nieuwe Hollandsche Waterlinie is gelukkig afgeschafte; het leger beschikt in de miliciens, die voortkomen uit het rivierschippersbedrijf, over veel beter voor het doel geschikte elementen dan de marine leveren kan.

VERDEDIGING DER ZUIDERZEE.

Het komt gewenscht voor een enkel woord te wijden aan de verdediging der Zuiderzee, waarbij onderscheid is te maken tusschen den tegenwoordigen toestand en de omstandigheden, die zich zullen voordoen na het leggen van den afsluitdijk.

Thans is de z.g. Zuiderzee-flottille bestaande uit eenige kannonneerbooten, bewapend met snelvuurgeschut van 12 c.M. voor die verdediging aangewezen, terwijl, indien de omstandigheden het veroorloven, nog eenige meerdere kanonneerbooten, bewapend met kns. van 15 c.M., kunnen worden aangetrokken. Op hulp der pantserbooten moet in het algemeen niet worden gerekend, daar zij in het bijzonder bestemd zijn voor dienst in het Zuiderfrontier en zij bovendien, indien zij voor de Zuiderzee beschikbaar worden gesteld, toch uit hoofde van haar meerderen diepgang (28 d.M.) niet overal kunnen worden gebruikt.

Om de waarde dezer drijvende middelen te beoordeelen, dient allereerst te worden nagegaan welke tegenstanders zijn te wachten. Een vijand kan toegang krijgen tot de Zuiderzee door de verschillende zeegaten en door de rivieren en kanalen, die aan den oostelijken oever uitmonden.

Van de zeegaten zijn alleen van belang de gaten van Texel, en van Terschelling. Weliswaar is het Borndiep tusschen Terschelling en Ameland zeer diep, doch het loopt dood in de wadden. Het is dus noodzakelijk te zorgen voor een deugdelijke afsluiting der eerstgenoemde twee zeegaten, daar een vijand in het tegenovergesteld geval alle gewenschte soorten van materieel op de Zuiderzee kan brengen. Weliswaar hebben de meeste mogelijkheden althans op dit oogenblik niet onmiddellijk materieel beschikbaar, dat aan de eischen voldoet, die in verband met dit bijzonder geval gesteld moeten worden, met name geringen diepgang en een bewapening met geschut van ten minste 15 c.M., doch wij hebben in den afgelopen oorlog duidelijk gezien, dat dit geen overwegend bezwaar is, aangezien het noodige vrij spoedig is gebouwd. Het feit, dat vaartuigen, die op de Zuiderzee voor ons gevaarlijk zouden kunnen worden thans niet bij de ons omringende zeemogendheden in gebruik zijn, levert dus volstrekt geen veiligheid op. Het gebruik van torpedovaartuigen op de Zuiderzee is, behalve in enkele diepere vaarwaters, uitgesloten, zoodat wij ter bestrijding van den overvoer van troepen over de Zuiderzee met gebruik van de torpedo geen rekening behoeven te houden.

Indien het gelukt de genoemde zeegaten gesloten te houden, kan de vijand slechts over de Wadden of langs de kanalen en rivieren drijvend materieel op de Zuiderzee brengen. In de eerste plaats zouden daarvoor in aanmerking komen bewapende sleepbooten en dergelijke met een diepgang van niet meer dan ± 25 d.M.

Nu is het in het algemeen zonder ingrijpende verbouwing niet mogelijk op zulk een scheepje zwaarder geschut op te stellen dan 7.5 c.M., waarvan onze kanonneerbooten dus niets te vreezen hebben. Natuurlijk kan de vijand op den langen duur speciale vaartuigen bouwen voor het gestelde

doel, doch daar hun afmetingen door de gesteldheid der te volgen waterwegen aan tamelijk enge grenzen zijn gebonden, zullen vaartuigen, die op deze wijze moeten worden aangevoerd, niet licht een ernstige bedreiging voor ons materieel vormen.

Uit het vorenstaand volgt, dat de bedoelde kanonneerbooten, hoe oud zij ook zijn, met hare tegenwoordige bewapening voor het gestelde doel zeer geschikt zijn en ook voldoende mogen worden geacht, mits de Noordelijke zeegaten afgesloten blijven.

Door die zeegaten toch zouden schepen van het monitor type kunnen binnenkomen, waartegen wij vrijwel machteloos zouden zijn. Uit de hieronder staande gegevens blijkt wel, hoe gevaarlijk dit soort vaartuigen zou kunnen worden.

BRITSCHE MONITORS IN DEN GROOTEN OORLOG.

	AANTAL EN BIJZONDERHEDEN.						
	Humber klasse	35.6 c.M. kanon klasse	30.5 c.M. kanon klasse	Marshall Soult klasse	Erebus klasse	23.1 c.M. kanon klasse	15 c.M. kanon klasse
Lengte in voeten	261	320	320	340	380	170	170
Breedte " "	49	90	87	90	88	31	31
Diepgang " "	6	10	10	10 ¹ / ₄	11	6 ¹ / ₂	4
Waterv.pl. in tonnen	1270	6150	5900	6670	8000	540	355
Vaartvolle kr. in mijlen	12	6 à 7	6 à 7	6 à 7	12	12 à 13	10
Bewapening	3×15 c.M. 2×12 c.M. (houw.)	2×35.6 2×15	2×30.5 2×15	2×38 6×15	2×38 4×15	1×24 c.M. 1×7.5	2×15 c.M. 2×3.7
Aantal in elke klasse	8	8	8	2	2	14 M. 15 t/m. M. 28	5 M. 29 t/m. M. 33

In het laatst van den oorlog zijn op enkele monitors der 35.6 c.M. klasse de 2 kns. van 35.6 c.M. vervangen door 1 kanon van 45 c.M.: deze kanonnen hebben nog deelgenomen aan de beschieting der Belgische kust.

Met uitzondering van het type Eberus is de diepgang zeer gering en zelfs gaan de monitors der Humber klasse en die bewapend met kanons van 23.4 c.M. en 15 c.M. aanzienlijk minder diep dan onze kanonneerbooten, die uiteraard tegen deze schepen niets kunnen uitrichten. De bouw der monitors bewapend met kns. van 15 c.M. duurde slechts drie maanden.

De vraag of de Marine meester kan blijven op de Zuiderzee wordt dus geheel beheerscht door de afsluiting der Noordelijke zeegaten. Aangenomen, dat deze afsluiting afdoende is, zal van de kanonneerbooten verlangd kunnen worden:

1e. het beletten van overvoer van troepen door den vijand over de Zuiderzee;

2e. steun verleenen aan de Noordelijke groep der Nieuwe Hollandsche Waterlinie.

De overvoer van troepen kan met de beschikbare middelen afdoende worden belet; de steun te verleenen aan de N.H.W.-linie dient nader bekeken te worden. Daarbij komen verschillende factoren in aanmerking, terwijl ik tevens eenige ervaringen uit den grooten oorlog wil bespreken.

1°. De afstand.

De schootstafel der kanons van 15 c.M. loopt tot 13.000 M., die der kns. van 12 c.M. tot 11 500 M., terwijl bij normalen waterstand de kust tot 4000 M. kan worden genaderd. Indien de vijand geschut van bijv. 15 c.M. in stelling heeft gebracht, zullen de kanonneerbooten haar positie niet kunnen handhaven, tenzij de windsterkte en windrichting toelaten een rookscherf te gebruiken, dat dan door een aantal sloepen of motorbooten zou moeten worden uitgelegd. Ruwweg mag worden aangenomen, dat de rook in een kegel met een tophoek van 5° wegtrekt, zoodat het aantal motorbooten in verband met de windrichting bepaald zou moeten worden.

2°. Indirecte richtwijze.

Het spreekt wel van zelf, dat gericht zal moeten worden op een hulpdoel en vooral bij gebruik van een rookscherf zal de azimuthale richting van dat hulpdoel zeer veel kunnen

verschillen van de richting, waarin gevuurd wordt. Het zal bijv. noodig kunnen zijn als hulpdoel een schip te gebruiken, dat meer zeewaarts verankerd is en waarvan de plaats nauwkeurig door triangulatie is bepaald.

Deze werkwijze, die natuurlijk zeer goed uitvoerbaar is, zal echter alleen gevolgd kunnen worden, indien de richtmiddelen van het scheepsgeschut ervoor zijn ingericht, wat in het algemeen tot dusverre niet het geval is. De Marine heeft zich tot nu toe zeer afkeerig betoond van het richten met hulpdoelen, omdat dit in het gevecht tusschen schepen onderling — de eigenlijke bestemming van het oorlogsschip — niet voorkomt, het wordt evenwel hoog tijd, dat aan deze zaak meer aandacht wordt gewijd.

3^o. De waarneming en de leiding van het vuur.

Zonder goede waarneming is kans op succes nihil. De groote oorlog geeft van de waarde van het vuur van scheepsgeschut tegen doelen aan den wal, interessante voorbeelden.

In October 1914 werden Britsche lichte strijdkrachten naar de Vlaamsche kust gezonden om mede te werken aan het stuiten van den Duitschen opmarsch naar Nieuwpoort. De doelen lagen circa 1200 M. landinwaarts, directe waarneming vanaf de schepen was door de duinen onmogelijk en een georganiseerde verbinding met den wal bestond aanvankelijk nog niet. Door zeer groot munitieverbruik kon wel een zône onveilig worden gemaakt, doch veel grooter werd de uitwerking, nadat de waarneming vanaf den wal en met vliegerballons was geregeld, terwijl voor vlugge gemeenschap met de schepen was gezorgd. Zoodra deze organisatie werkte, bleek het mogelijk ook kleine doelen als een station, een bepaalde batterij, een wegenknooppunt e.d. door de schepen met veel succes onder vuur te doen nemen.

Toen echter de beweging was verstard, de troepen zich hadden ingegraven en het geschut goed gedekt was opgesteld, had het scheepsgeschut weinig uitwerking meer, terwijl de schepen zich zelfs geheel moesten terugtrekken, nadat de Duitschers zwaarder geschut aan de kust hadden opgesteld. Hierbij dient echter te worden opgemerkt, dat toen

het gebruik van rookschermen nog niet in zwang was.

Bij de vernieling van den Duitschen kruiser *Königsberg*, die zich in de Rufigi-rivier had teruggetrokken en door de monitors *Mersey* en *Severn* met indirect vuur werd beschoten, bleek wederom het onmisbare van een goede waarneming. De afstand bedroeg 9000 M. en met behulp van luchtwaarneming, bestaande uit 1 vliegtuig voor beide schepen, begon op 6 Juli 1915 de eerste beschieting. Zij duurde den geheelen dag, practisch zonder resultaat en de reden daarvoor was, zooals later bleek, dat men niet goed had kunnen uitmaken bij welk salvo de geseinde observaties behoorden.

Op 11 Juli werd een tweede poging gedaan, doch nu op andere wijze; er zou slechts één schip tegelijk vuren, zoodat men kon rekenen op juiste gegevens van het vliegtuig. Het gevolg was, dat het zevende salvo goed lag en de *Königsberg* weldra was vernield. De *Königsberg* zelf, hoewel bewapend met kns. van slechts 10 c.M., behaalde verscheidene treffers, dank zij de waarneming van uit terzijde gelegen posten, die van te voren waren ingericht. Zoowel de monitors als de *Königsberg* lagen tijdens dit artillerie-duel ten anker.

De voor de Dardanellen opgedane ervaring wijst in dezelfde richting.

Zoolang de kustbatterijen door de schepen werden beschoten trokken de bedieningsmanschappen zich in de schuilplaatsen terug en het bleek weldra, dat het vuur slechts gedoofd kon worden door de kns. rechtstreeks te treffen. De hiertoe vereischte nauwkeurigheid was bij gebruik van indirect vuur slechts te verkrijgen door uitstekend geregelde waarneming en bij gebruik van direct vuur slechts als de schepen ankerden op vrij korten afstand. Nu is dat ankeren op korten afstand tegenover een intact fort natuurlijk practisch onmogelijk. De Britsche Admiraal Sir JOHN. DE ROBECK, die de onderneming leidde, concludeerde dan ook, dat *vernieling van batterijen door schepen bewapend met vlakbaangeschut onmogelijk was*. Nadat een kustbatterij 2 dagen op grooten en korten afstand was beschoten, vond een gelande afdeeling nog een kanon, dat geladen tot vuren gereed stond.

Conclusies getrokken uit de vernieling der forten van Luik en Antwerpen door mortier en houwitservuur zijn in geen geval van toepassing op de uitwerking van zwaar scheepsgeschut. Nadat de buitenste versterkingen der Dardanellen door troepen, die onmiddellijk na het bombardement aan wal werden gezet, waren vernield, ondervonden de schepen zeer veel last van in het terrein verdekt opgestelde mobiele houwitserbatterijen van 15 c.M. Het was onmogelijk die batterijen met het vlakbaangeschut der schepen te bereiken en het eenige middel was voortdurend in beweging blijven om de salvo's te ontwijken.

Hierin licht een duidelijke aanwijzing van de waarde van zwaar krombaangeschut voor kustverdediging. Indien het gaat om het verdedigen van bepaalde nauwe toegangen en vaarwaters, waarin de vijand aan een vasten koers is gebonden en geen ruimte heeft om te manoeuvreren, zooals bijv. in het Schulpengat bij Texel het geval zal zijn, is van het gebruik van zware houwitsers zeer veel nut te verwachten, in het algemeen toch zijn de schepen tot dus verre onvoldoende beschermd tegen steil invallende projectielen. Indien evenwel de vijandelijke vloot volledige bewegingsvrijheid heeft, zoodat zij gemakkelijk de uiterst geringe bestreken ruimte van het krombaamvuur kan vermijden, is niet te verwachten, dat met houwitsers een voldoende trefferpercentage kan worden verkregen. Zelfs in den zeeslag, waar toch alleen vlakbaangeschut werd gebruikt, konden de schepen meermalen met veel succes salvo's vermijden door een paar streken koers te veranderen en dus den afstand snel en onverwacht te wijzigen, indien uit enkele opvolgende aanslagen bleek, dat de projectielbundel gevaarlijk dichterbij kwam.

Een andere les, die uit het gebeurde bij de Dardanellen is te putten, is de groote waarde van houwitsers van 15 en 12 c.M. bij het afslaan eener landing. Indien men batterijen van deze vuurmonden kan opstellen achter duinen of dijken, zoodat het vlakbaan scheepsgeschut ze niet kan bereiken, terwijl de geankerde scheepsmacht als doel wordt gekozen, zal de uitwerking zeer waarschijnlijk buitenge-

woon groot zijn. De aanvaller is tegen deze bedreiging vrijwel machteloos, tenzij hij zich het meesterschap in de lucht heeft verworven en dat is in dit geval in 't algemeen voor den aanvaller veel moeilijker dan voor den verdediger.


Keeren we tot de Zuiderzee terug, dan volgt uit het vorenstaande, dat in elk geval gezorgd moet zijn voor een goede verbinding tusschen de kanonneerbooten en den wal, hetgeen eigenlijk alleen mogelijk is door middel van draadlooze telegrafie en telefonie, terwijl het systeem, waarmede door vliegerwaarneming aanwijzing wordt gegeven omtrent de ligging der aanslagen, ook aan de Marine bekend zal moeten zijn.

4^o. De munitievoorziening.

De Marine rekent op een volledige verstrekking van bijv. 200 schoten per kn. en een reserve van 100 % aan den wal opgelegd. Vergeleken met hetgeen in den landoorlog wordt gebruikt, is dit buitengewoon weinig, doch men zal moeten bedenken, dat het schip is gebouwd en uitgerust om met andere schepen te vechten en voor dat doel is de aangegeven verstrekking voldoende. In ons bijzonder geval, waarbij wellicht een belangrijk deel van de taak der kanonneerbooten zal zijn het vuren op doelen aan den wal, zullen de noodige maatregelen moeten worden genomen voor het gereed houden van een veel grooter munitie-voorraad, waarbij tevens moet worden bedacht, dat voor het beschieten van de genoemde doelen pantserprojectielen geheel ongeschikt zijn en over het algemeen munitie noodig is van andere samenstelling dan voor scheepsgeschut pleegt te worden gebruikt.

Indien niet alle hiervoren genoemde factoren in aanmerking worden genomen, zal van steun door de marine te verleen niet veel terecht komen, en juist waar wij met bescheiden middelen moeten woekeren, is het meer dan ooit zaak om door goede voorbereiding en organisatie uit die geringe middelen in elk geval een maximum rendement te halen.

Indien de afsluitdam gelegd zal zijn blijft de noodzaak tot afsluiting van de zeegaten van Texel en Terschelling

natuurlijk bestaan, het mag niet voorkomen, dat vijandelijke monitors  dijk met sluizen en andere kunstwerken op betrekkelijk geringen afstand onder vuur kunnen nemen. Doch ook het doordringen van zulke schepen in de Zuiderzee wordt door den dijk niet belet. Weliswaar zullen de sluizen niet breeder worden dan 10 Meter of circa 33 voet, doch een blik op de hiervoor vermelde gegevens betreffende de Britsche monitors doet zien, dat zelfs de schepen van het type bewapend met een kanon van 23.4 c.M. smal genoeg zijn om die sluizen te passeeren, en als de nood dringt zal men natuurlijk wel zeer snel een sloopstypen bouwen, dat bij zware bewapening en geringen diepgang ook niet breeder is dan toelaatbaar om op de Zuiderzee te kunnen komen. De breedte van slechts 10 M. mag dus niet worden aangemerkt als een veiligheidsmaatregel zóó afdoende, dat wij nimmer zwaarder materieel op Zuiderzee of IJselmeer zouden behoeven te vreezen. In ieder geval zal het noodige moeten worden voorbereid, opdat in een korten tijd de sluizen onbruikbaar kunnen worden gemaakt.

Uit al het vorenstaande volgt wel, dat een zeer nauw verband moet bestaan tusschen de actie van de marine en het leger. Niet alleen is daarvoor gezamenlijke voorbereiding en voortdurend overleg tusschen de staven bepaald onmisbaar, doch ook in de bevelsorganisatie zal dit begrip tot uiting moeten komen.

De samenstelling van het Algemeen Hoofdkwartier tijdens de mobilisatiejaren deed aan deze opvatting niet voldoende recht wedervaren.

Ten slotte een enkel woord over de wijze, waarop in Engeland in 1917 een ontwerp voor een landing op de Belgische kust was gemaakt.

In de eerste plaats moet de aandacht worden gevestigd op het feit, dat deze onderneming niet opzichzelf zoude staan, doch alleen uitvoerbaar werd geacht, indien ze gecombineerd kon worden met een voorwaartsche beweging van den linkervleugel der geallieerde legers.

De bedoeling was nu op elk van drie plaatsen op de

kust, ongeveer een mijl uit elkaar, als 1e echelon $\frac{1}{3}$ divisie te landen met behulp van pontons, die door monitors op haar plaats zouden worden gebracht.

De noodige pontons zijn in diep geheim gebouwd, zij gingen aan het eene uiteinde 9 voet diep, aan het andere einde, dat op het strand geschoven moest worden, slechts 45 c.M., de lengte bedroeg 550 voet, de breedte 30 voet, de waterverplaatsing was 2500 ton. Dit gevaarte zou bevestigd worden tegen den boeg van twee zij aan zij gemeerde monitors, het uiteinde stak dus bijna 200 M. voor de monitors uit en als deze nu loodrecht de kust naderden, kon de ponton worden voortgeschoven, tot ze op den grond vastzat. Het profiel van de onderzijde der pontons was nauwkeurig bepaald in verband met waarnemingen van dieptelijnen en bodemgesteldheid, die men met hulp van onderzeeboten en fotografisch uit de lucht op de uitgekozen landingspunten had gedaan.

De eisch was gesteld, dat de diepte met een nauwkeurigheid van 15 c.M. werd bepaald, waarbij natuurlijk de getijwerking zorgvuldig in aanmerking werd genomen.

Het geheel luisterde zóó nauwkeurig, dat men binnen 100 M. van de bepaalde plaats zou moeten landen, daar anders de werkelijke vorm van den bodem niet meer zou overeenstemmen met de gedaante van den onderkant der pontons. Het vraagstuk werd nog ingewikkelder daar de landing in het donker en achter een rookscherp moest gebeuren.

Deze puzzle kon worden opgelost door, uitgaande van een bepaald duidelijk aangegeven beginpunt, een zorgvuldig afgepaste lengte aan dun staaldraad uit te stoomen, die dan moest overeenstemmen met den waren afstand van 't beginpunt tot de begeerde landingsplaats. Deze wijze van werken bleek meermalen zeer goed uitvoerbaar o.a. bij het leggen der mijnenbarrière in de Noordzee tusschen de Shetlands-eilanden en de kust van Noorwegen, waarbij men soms vele tientallen K.M. draad uitstoomde om het eindpunt van een eerder gelegd mijnveld met de noodige nauwkeurigheid terug te vinden. Om hiervan nog een duidelijker

denkbeeld te geven zij vermeld, dat een schip bijv. 140 mijl draad aan boord had met een totaal gewicht van slechts 1000 K.G. Nadat de eerste moeilijkheden waren opgeklaard, n.l. het bepalen van den vorm van de onderzijde der pontons en het uitwerken van een practisch goed uitvoerbare werkwijze voor het nauwkeurig vinden van het begeerde landingspunt bij duisternis, werden in de monden van de Theems op een afgelegen plaats verdere voorbereidingen en oefeningen met de pontons gehouden en alle maatregelen genomen om een volkomen geheimhouding te verzekeren.

Men rekende, dat de geheele landing van 13.750 man, verdeeld over 3 punten, niet meer dan 20 minuten zou duren. Aan artillerie kreeg elk der drie colonnes mede 4 kns. van 7.5 c.M., en 2 houwitsers van 10.5 c.M. benevens 3 tanks, terwijl de menschen en de geheele uitrusting op de pontons waren geborgen.

Het plan was nu aldus:

Na invallen van de duisternis zouden de monitors en de pontons Duinkerken verlaten en naar drie van te voren gelegde boeien stoomen. Deze boeien vormden het beginpunt, van hieruit werd langs de kust gevaren, totdat men nabij La Panne een lijn passeerde, aangegeven doordat men 2 lichten aan den wal in elkaar zag. Deze lijn was het nulpunt van waaruit door 3 patrouillevaartuigen de staaldraden werden uitgestoomd om precies de landingspunten te vinden.

De monitors volgden op eenigen afstand de patrouillebooten; zoodra deze booten volgens den uitgelopen draad het punt hadden bereikt, waar de monitors moesten draaien om loodrecht naar den wal te stoomen, zouden zij een boei leggen om de plaats duidelijk aan te geven, terwijl door motorbooten een rookscherf moest worden gevormd. Voor een front van 3 mijl waren 80 booten elk met 3 branders noodig, terwijl gerekend werd dat 50 ton phosphorus zou worden verbrand; zulk een rookscherf is ook voor zoeklicht ondoordringbaar.

Zooals men weet, heeft de voorwaartsche beweging der verbonden legers niet plaats gehad, en is dit landingsplan

niet uitgevoerd, doch het is interessant als voorbeeld van hetgeen was voorbereid en had kunnen geschieden.

B. DE MARINE IN INDIË

Het spreekt wel vanzelf, dat voor de verdediging van een eilandenrijk als Insulinde aan de vloot geheel andere eischen moeten worden gesteld dan in verband met het aandeel der Marine in de Nederlandsche kustverdediging geschiedde.

De Regeering sprak zich aldus uit:

„In de koloniën, een groot eilandenrijk met een uitgebreid „watergebied, kan een kustverdediging, als in het moederland „beoogd, niet tot het doel voeren. Daar komt het, naast „verkenning van den vijand, er op aan zijn doordringen in „den Archipel zoolang mogelijk te vertragen, hem te be- „letten met een geringe macht zijn heerschappij in de Indische „wateren te vestigen, zijn transportvloot naar vermogen „verliezen toe te brengen en zijn verbindingen te bedreigen. „Hiertoe zijn, naast onderzeebooten, mijnenleggers en vlieg- „tuigen, ook jagers en enkele snelle, lichte kruisers noodig, „omdat — aangezien hier met het oog op het te bereiken „doel het terrein van actie ver van elke kustversterking „ligt en op steun van die zijde dus niet gerekend kan „worden — de onderzeewapenen den steun boven water „der laatstgenoemde oorlogsschepen niet ontberen kunnen, „wil men geen gevaar loopen, dat de werkzaamheid der „eerstbedoelde door vijandelijk materieel van zeer geringe „strijdwaarde ernstig wordt belemmerd, dan wel onmogelijk „gemaakt wordt.”

Om na te gaan wat als minimum benoodigd is, om een redelijke veiligheid te garandeeren, zal men zich de vraag moeten stellen wat de meest gevaarlijke bedreiging is, waaraan wij kunnen blootstaan en dit geval als basis moeten nemen voor het berekenen van het noodige materieel. Dit wil dus volstrekt niet zeggen, dat het bedoelde geval het eenige gevaar is, doch indien wij voldoende sterk zijn om dan den vijand buiten den deur te houden, zijn wij in minder ernstige gevallen zeker krachtig genoeg.

De meest directe bedreiging van den Indischen Archipel

is natuurlijk een poging tot verovering van gebiedsdeelen door een vijandelijk leger, maar zoolang dat leger is ingescheept, is het weerloos en het ligt dus voor de hand, van die omstandigheid partij te trekken. Dit kan slechts geschieden door een vloot, waardoor wij ook in staat zijn reeds aan de grenzen van ons gebied de actie te doen beginnen en den vijand afbreuk te doen reeds voor zijn eigenlijk oobject is bereikt.

Het gaat natuurlijk niet aan, alle of zelfs maar meerdere eilanden afzonderlijk van troepen te voorzien, hun veiligheid berust op het verplaatsbaar machtsmiddel d.w.z. de vloot.

Daarbij komt, dat het bezit van een vloot onzerzijds den vijand dwingt tot groote krachtsinspanning, indien hij veroveringsplannen mocht koesteren. Hierin ligt de zeer groote preventieve waarde der vloot.

Ons doel is dus de verdediging van den geheelen archipel.

Dit eenmaal vastgelegd, moet worden nagegaan hoe dat doel het best kan worden bereikt.

De vlootbasis is terecht gevestigd op West-Java, nabij den zetel van gezag en het centrum van weerstand op het voornaamste eiland, dat tevens in staat is zonder toevoer van buiten in de noodige levensbehoeften te voorzien. Zoolang dit reëel in onze handen is, kan de vloot vanuit haar basis opereeren in alle richtingen en op alle terreinen, waar zulks gewenscht en noodig is. Het spreekt wel van zelf, dat de wijze van optreden geheel zal afhangen van de strategische en politieke omstandigheden van het oogenblik. Maar uit het vorenstaande volgt, dat het behoud van Java is van vitaal belang, het is het hart, de kiem van ons weerstandsvermogen, er moet dus allereerst voor gezorgd worden, dat deze zône, die als het ware de hoeksteen is, waarop de verdediging van den heelen archipel berust, afdoende kan worden beveiligd.

Een ernstige bedreiging van Java is het grootste gevaar waaraan wij kunnen blootstaan, elke andere aanslag is van lagere gevaars-orde, zoodat het volkomen logisch is, de mate van dit gevaar te gebruiken als maatstaf voor het bepalen van de hoeveelheid materieel, die als minimum noodig is.

Verondersteld, dat een vijand zich tijdelijk nestelt op Celebes, terwijl Java niet ernstig wordt bedreigd, dan zullen we met onze vloot zeer zeker tegen dien vijand optreden; wij kunnen blijven ageeren zoolang de basis op Java veilig is, en zullen zodoende elk niet self-supporting eiland, d.w.z. practisch elk eiland, voor den vijand op den duur onhoudbaar kunnen maken.

Het behoud van West-Java, is dus het *middel* om den geheelen archipel in onze maritieme verdediging te betrekken. Het wil mij voorkomen, dat hiermede het belang van Java duidelijk is geschetst en tevens is aangetoond, waarom het onmogelijk is, ons verdedigingsstelsel te baseeren uitsluitend op een vasthouden van Java door middel van een leger. Ook blijkt uit het voorgaande de verhouding tusschen leger en vloot; het leger zorgt in elk geval voor de veiligheid van de basis om de vloot de gelegenheid te geven op elk gewenscht punt op te treden. Mocht een poging tot verovering van Java worden ondernomen, dan zal de vloot tijdens den overtocht het ingescheepte landingsleger aanvallen, terwijl na de landing het leger den verzwakten vijand zal moeten verslaan.

Slechts door een goed geregeld samenwerken van beide deelen der weermacht zal het mogelijk zijn succes te behalen.

Men zou zich kunnen afvragen, of door de conferentie van Washington niet een zoodanige veiligheid aan Nederlandsch Indië is gegarandeerd, dat weermiddelen van eenige beteekenis overbodig zijn geworden. Naar mijne meening is dit geenszins het geval.

Voor ons zijn de drie voornaamste resultaten van Washington:

- a. het Zuidzee-verdrag der vier mogendheden met de verklaringen ten aanzien van Nederlandsch Indië;
 - b. de vlootovereenkomst en het verdrag betreffende de steunpunten in den Pacific;
 - c. de resoluties in verband met het gebruik der duikbooten.
- Het is wel de moeite waard even na te gaan welke veranderingen hierdoor in onze positie zijn gekomen.

Krachtens de gesloten overeenkomsten betreffende de

steunpunten is een soort neutrale zône geschapen, doordat de status quo ten tijde van de ondertekening van het tractaat ten aanzien van verdedigingswerken en marinebases gehandhaafd zal worden in de volgende gebieden:

1^o. De eilandbezittingen van Amerika in den Stillen Oceaan, met uitzondering van die, welke gelegen zijn aan de Amerikaansche kust, van Alaska, van de Panama-kanaal zône en van Hawaii;

2^o. Hongkong en de eilandbezittingen van het Britsche Rijk in den Stillen Oceaan ten Oosten van 110° O.L., met uitzondering van de Canadeesche kust, het gemeentebest van Australië en Nieuw Zeeland; (ook Singapore op 104½° O.L. blijft dus buiten de overeenkomst);

3^o. de eilandengebieden of bezittingen van Japan in de Stille Zee, te weten de Koerielen, de Bonin eilanden, Loetsjoe eilanden, Formosa, Pescadores en zoodanige gebieden of bezittingen in genoemden Oceaan als Japan nog mocht verkrijgen.

Voorloopig zullen wij dus uitsluitend te rekenen hebben met de Amerikaansche basis op Hawaii, de Japansche bases in het eigenlijke Japan gelegen en de Britsche oorlogshaven Singapore, welke laatste thans nog niet voldoende is uitgerust, doch gemoderniseerd zal worden.

Juist door de uitgestrektheid van den Oceaan spelen de bases een rol van beteekenis en voor ons is het belangrijkste punt, dat de versterking van Guam en de Philippijnen, waarmede door Amerika een aanvang zou worden gemaakt, achterwege blijven.

Ongetwijfeld is dit een nadeel en is onze positie hierdoor minder gunstig geworden. Wij missen den sterken wachter naast onze deur en zeker zou niemand Amerika verdach hebben van agressieve bedoelingen t. o. v. Nederl.-Indië.

De invloed van Groot Brittannië kan niet groot zijn, zoolang Singapore niet beter wordt ingericht en een sterke vlootafdeeling daar wordt gestationneerd. Het is wel van belang hier even te wijzen op het voorstel door Lord JELLICOE indertijd gedaan om Singapore te maken tot basis eener vloot bestaande uit 8 slagschepen, 8 slagkruisers, 10 lichte

kruisers, 40 jagers, 36 onderzeeboten en de noodige hulpschepen.

Zooals bekend, heeft men ter conferentie te Washington van Japansche zijde beproefd Engeland er toe te brengen ook Singapore tot de niet versterkte plaatsen te rekenen, doch deze poging is onmiddellijk als volstrekt ontoelaatbaar van de hand gewezen.

Hoewel niets bekend is omtrent het tempo, waarin Groot Brittannië de verbetering van de oorlogshaven Singapore zal ter hand nemen, blijkt toch duidelijk hoe groot de strategische waarde van Singapore als basis wordt geschat, en het zal van belang zijn in het oog te houden, wat in dit opzicht geschiedt.

Uit het vorenstaande volgt, dat de Aziatische zijde van den Pacific vrijwel alleen door Japan wordt beheerscht en de geschiedenis toont duidelijk aan, dat het voor den zwakkere nimmer een voordeel is, indien een machtige buur, onbelemmerd door andere invloeden, alles te zeggen heeft.

Een blik op de kaart geeft nog duidelijker inzicht.

Wanneer men den tegenwoordigen omvang van het Japansche Rijk beschouwt, met de gebieden, waarover Japan een mandaat heeft verkregen, krijgt men eerst recht een indruk van de geweldige expansie van het land van de Rijzende Zon. Maar tevens ziet men hoe, althans vóór de conferentie te Washington, Amerika de handelswegen naar Japan beheerschte; de zeerouten toch, die van uit Oostelijke richting naar Japan voeren, konden gecontroleerd worden door de Amerikaansche positie Tituila (Samoagroep)-Hawaii-Aleuten, terwijl actie van uit de Philippijnen ook de zehandelswegen, die uit Zuid-Westelijke richting van Japan naar Europa voeren, kon afsluiten. Uit de kaart blijkt dan tevens hoe Amerika door de Philippijnen en Guam als 't ware met een beschermenden arm Insulinde van de Noordzijde kon beveiligen. Door de overeenkomst betreffende de vlootbases en steunpunten in den Stillen Oceaan is deze situatie, zooals hierboven uiteengezet, aanmerkelijk in ons nadeel veranderd, aangezien de Amerikaansche invloed beWesten Hawaii tot nul is teruggebracht

Bij verdere expansie stuit Japan overal op krachtigen weerstand, behalve op één punt van den ring n.l. Nederlandsch-Indië, en daar wel steeds de lijn van den minsten weerstand het meest aantrekkelijk zal blijven, ligt in onze zwakte een groot gevaar.

Wanneer men voorts wil bedenken, hoe de handelsrouten van Azië naar Europa vrijwel alle door of onmiddellijk langs Nederlandsch-Indië loopen, dan springt dadelijk de betekenis van dit gebied als toegangspoort tot den Pacific in het oog en men moet wel gevoelen, dat een onverdedigd Indië een groot gevaar is voor den wereldvrede.

Geeft nu de Zuidzee overeenkomst der vier mogendheden en de daarbij ten opzichte van Nederlandsch-Indië afgelegde verklaringen ons zóó volkomen waarborg voor ongestoorde verdere ontwikkeling, dat militaire voorzorgsmaatregelen onzerzijds overbodig zijn?

Men oordeele zelf. Behalve het aanvaarden der reeds genoemde beperkingen t.o.v. bases en steunpunten, verbinden Groot-Brittannië, Amerika, Frankrijk en Japan zich tot het navoigende:

- 1^o. De Hooge Contracteerende Partijen erkennen elkaars rechten in den Pacific. Indien tusschen enkele der partijen een verschil mocht ontstaan over eenige zaak betreffende den Stillen Oceaan, zijn zij verplicht de anderen te raadplegen en een gezamenlijke bespreking te beleggen, alvorens handelend op te treden.
- 2^o. Indien door agressief optreden van eenige andere mogendheid de bedoelde rechten worden bedreigd, zullen de contracteerende mogendheden elkaar raadplegen over de te nemen maatregelen, zoowel afzonderlijk als gezamenlijk, om tot een oplossing te komen.
- 3^o. Het verdrag wordt gesloten voor 10 jaar; na dien tijd zal het van kracht blijven, behoudens het recht van elk der partijen om met een termijn van 12 maanden het contract op te zeggen.
- 4^o. Zoodra de nieuwe overeenkomst is geratificeerd, vervalt het Britsch-Japansch verdrag.

De Minister van Buitenlandsche Zaken deelde in de 1921/22. IV.

volksvertegenwoordiging in dit verband onder andere het volgende mede:

„Het belangrijkste voor ons was wel het viermogendhedenverdrag. Dit vindt zijn oorsprong in de alliantie „tusschen Engeland en Japan, verleden jaar vernieuwd. „Deze had een sfeer van wantrouwen in Amerika geschapen. „Daarin lag een element van complicatie. Het resultaat van „het overleg daarover was het viermogendhedenverdrag, „dat de Britsch-Japansche alliantie afschaft en een soort „van territoriaal statuut in het leven roept met betrekking „tot de Stille Zuidzee. De strekking van dit verdrag, waarin „ook Frankrijk is opgenomen, is, dat men poogt conflicten „te bezweren, waartoe het bezit van eilanden van zekere „mogendheden in die omgeving aanleiding zou geven. Het „is een politiek contract. Nederland is niet uitgenoodigd „aan dit contract deel te nemen en Nederland heeft ook „die uitnoodiging niet gezocht. Als er gevaar ontstaat voor „de harmonie tusschen de betrokken mogendheden der „Zuidzee-eilanden binnen het rayon van dit contract, dan „zal er overleg tusschen de betrokkenen plaats hebben, zoo „noodig een conferentie. En bij agressief optreden van „derden tegen deze gebieden zullen de mogendheden in „overleg treden over maatregelen tot handhaving van haar „rechten. De totstandkoming van dit verdrag is te beschouwen „als een groote vooruitgang, omdat daardoor dreigende ge- „varen worden bezworen. Er is echter één punt waarop de „aandacht dient gevestigd. Er zijn 5 mogendheden in de „Stille Zuidzee. De eilanden van 4 daarvan komen onder „een nieuw geschapen statuut; de eilanden van Nederland „zullen statuutloos zijn. Nederland is daardoor „politiek „gesproken” in een ander aspect gekomen. Daarin kan een „gevaar liggen opgesloten, dat voedsel gaf aan het wan- „trouwen, dat men juist wilde bezweren. Nu mocht ook „ten aanzien van Nederland geen grond tot wantrouwen „bestaan. De mogendheden hebben op dien grond iedere „verkeerde conclusie bij voorbaat willen afsnijden. Dit heeft „er toe geleid, dat als gevolg van overleg, dat spreker nog „voor zijn vertrek uit Washington gevoerd heeft, de vier

„mogendheden, in het verdrag betrokken, ieder de volgende
„verklaring tegenover Nederland hebben afgelegd:

VERKLARING.

„De Vereenigde Staten van Amerika hebben den 13den
„December 1921 met het Britsche Rijk, Frankrijk en Japan
„een verdrag gesloten met het oog op de instandhouding
„van den algemeenen vrede en de handhaving van hunne
„rechten met betrekking tot hun insulaire bezittingen en
„dominions in het gebied van den Stillen Oceaan. Zij zijn
„daarbij overeengekomen, hunne rechten met betrekking
„tot deze bezittingen en dominions te eerbiedigen.

„Aangezien Nederland geen onderteekenaar is van het
„bedoelde tractaat en de Nederlandsche bezittingen in het
„gebied van den Stillen Oceaan dientengevolge niet in deze
„overeenkomst zijn begrepen, wenscht de Regeering van de
„Vereenigde Staten van Amerika, begeerig iedere gevolg-
„trekking, welke in strijd zou zijn met den geest van het
„verdrag te voorkomen, te verklaren, dat zij vast besloten
„is, de rechten van Nederland met betrekking tot zijn insulair
„bezit in het gebied van den Stillen Oceaan te eerbiedigen.”

„Ik stel er prijs op hieraan nog toe te voegen, dat men
„zich van het karakter van deze verklaring geen verkeerde
„voorstelling moet maken. Er is in een persbericht sprake
„geweest van een garantie verdrag. Dat is niet juist. Er is
„noch een verdrag, noch een garantie in dien zin, dat de
„mogendheden zich voor de integriteit van ons gebied hebben
„aansprakelijk gesteld. Wij deelen in het vertrouwen van
„het viermogendhedenverdrag. Aan deze overeenkomst is
„dus een politieke waarde toe te kennen, die niet moet
„worden miskend.”

„Een nine-power-verdrag bleek niet mogelijk. Toen is de
„thans medegedeelde waarborg geschapen, als beste oplossing
„voor Nederland. Het vraagstuk van China is niet volledig
„opgelost. De quaestie van Mongolië, Mantsjoerije en Siberië
„zijn hangende gebleven. Het zal nu moeten blijken of de
„goede bedoelingen sterk genoeg zullen zijn.”

Uit deze voorzichtige appreciatie blijkt wel duidelijk, dat uit het verdrag geenszins een zoo groote mate van veiligheid voor ons gebied voortvloeit, dat maatregelen onzerzijds om die veiligheid te verzekeren overbodig worden. Het viermogendhedenverdrag is dus in hoofdzaak te beschouwen als een geslaagde poging om de Britsch-Jap. overeenkomst te doen eindigen, waarna Engeland ronduit heeft te kennen gegeven, dat het voorloopig met Amerika één lijn zal trekken.

Gelet op de lessen van de geschiedenis kan de inhoud van den considerans van dit verdrag, waarbij de instandhouding van den algemeenen vrede als doel van het verdrag wordt vooropgesteld, nietsceptisch genoeg worden beschouwd. Het is treurig maar waar, dat in de practijk de mogendheden nimmer verdragen sluiten met ideale oogmerken, doch zuiver en alleen uit eigenbelang. De geschiedenis van het Britsch-Japansch verbond is hiervan wel een sprekend voorbeeld, terwijl zoowel het Ishi-Lansing agreement als de in 1917 door Engeland, Italië en Frankrijk met Japan gesloten geheime verdragen betreffende China, sprekende getuigen zijn van den cynischen eigenbaat, waarmede belangen van een onmachtigen staat worden geofferd, als dit in de kraam van groote mogendheden te pas komt.

Men zal dus moeten verlangen, dat wij voldoende maatregelen nemen om baas te blijven in eigen huis, hetgeen ook in overeenstemming is met art. 8 van den Volkenbond, waarbij is overeengekomen de wapeningen te beperken tot het laagste punt, dat vereenigbaar is met de nationale veiligheid en de bekrachtiging door gemeenschappelijke actie van de internationale verplichtingen, met bijzondere inachtneming van de geografische ligging en de omstandigheden van elken staat.

De beperking in bewapening ter zee heeft op onze positie geen invloed. Slechts het aantal slagschepen der belanghebbende mogendheden is verminderd, doch omtrent grootte en aantal van alle andere soorten van vaartuigen is practisch niets bepaald. Nu is ons uitgangspunt steeds, dat in Indië alleen dan wapengeweld zal behoeven te worden gebruikt, indien wij in een conflict in den Stillen Oceaan

mochten worden betrokken, zoodat wij altijd aan de eene of andere zijde der strijdende partijen zullen komen en nimmer geheel alleen zullen staan. Dit wil dus zeggen, dat de hoofdmachten van de vloeten der oorlogvoerende groote mogendheden elkaar zullen binden en wij in Indië over het algemeen slechts kleiner materieel zullen hebben te wachten.

Welnu, omtrent aantal en grootte dier kleinere schepen is vrijwel geen enkele beperking gesteld.

De resoluties door de 5 mogendheden genomen in zake het gebruik van onderzeeboten verminderen geenszins de waarde van onze klein materieel-vloot.

In het kort komen die beslissingen hierop neer:

1o. De principes van het volkenrecht, welke toepasselijk zijn op schepen, die aan de oppervlakte blijven, zullen eveneens gelden voor duikboten wat betreft het optreden tegen koopvaardij schepen.

2o. De onderteekenende mogendheden, erkennende de praktische onmogelijkheid van het gebruik van onderzeeboten tegen de koopvaardij, zonder de eischen te schenden, die algemeen zijn aanvaard ter bescherming van de levens van neutralen en non-combattanten, verklaren goed te keuren een algeheel verbod van gebruik van duikboten tegen koopvaardij schepen en noodigen alle andere volken uit zich hierbij aan te sluiten.

Het begrip „koopvaardij schip” is zoodanig bepaald, dat de beteekenis, die het volkenrecht daarover aanneemt, geldig zal wezen. Maar hiermede is de zaak niet opgelost, want de kwestie van bewapende koopvaardij schepen is geheel buiten beschouwing gebleven, en de groote oorlog heeft duidelijk getoond hoe belangrijk dit vraagstuk is.

Wij willen echter geen handelsoorlog voeren op de oceanen, de taak onzer vloot is strikt defensief, wij beoogen slechts baas te blijven in eigen huis en aanranders buiten te houden; op de wijze waarop onze vloot zal optreden hebben de beslissingen inzake het gebruik der onderzeeboten dus geen invloed.

Eindelijk dient de vraag te worden gesteld of te Washington de atmosfeer meer dan tijdelijk is opgeklaard?

Naar mijne meening geenszins; de belangenstrijd in den Pacific tusschen Japan, Amerika en Groot-Brittannië gaat zóó diep, dat hij door geen conferentie kan worden opgelost. In het kort kan de toestand aldus worden voorgesteld:

Japan	contra	<u>Groot Brittannië</u> Amerika	Rassenquaestie, emigratie naar Westkust Amerika en Australië. Japansche politiek in China.
Amerika	contra	<u>Groot Brittannië</u> Japan	Loonstandaard.
Gr. Britt.	contra	<u>Amerika</u> Japan	Uitbreiding van de scheepvaart dezer beide rijken en overeenkomstige vermindering van de Britsche.

Indien wellicht kleinere oneenigheden kunnen worden bijgelegd, blijft onbeslecht het geschil. „Wie zal heerschen over den Pacific, geel of blank?” Dat is de vraag, die niet vreedzaam is op te lossen en het is volstrekt niet onmogelijk, dat juist de conferentie te Washington aan velen, die dit nog minder scherp omljnd zagen, duidelijk heeft gemaakt, dat ook in verband met de toenemende bevolking der aarde de bovenstaande quaestie in steeds sterker mate een levensbelang der betrokken volken gaat worden. Waar het national egoïsme der natiën en economische noodzakelijkheden in het geding komen, wordt de toestand bedenkelijk en is het zaak het kruit droog te houden, al kan wellicht het uitbreken van het conflict nog meerdere jaren verschoven worden.

De voorstellen, vervat in de ingediende vlootwet, zijn terecht gebaseerd op het feit, dat in den Pacific belangen tegenstellingen zullen zijn en zullen blijven, terwijl zorgvuldig is vermeden te speculeeren op een bepaalde politieke constellatie. Zoolang Engeland en Amerika samengaan zal Japan het niet licht tot een breuk laten komen, doch niemand garandeert, dat de tegenwoordige verhoudingen blijvend zullen zijn.

Keeren we thans terug tot het gebruik der vloot, dan valt dadelijk op, dat aan de verkenning een geheel andere

waarde moet worden toegekend dan zulks ten aanzien van het optreden der vloot in de Noordzee het geval was.

Wij wenschen toch tijdig te weten, wanneer gevaar dreigt, opdat wij zoo spoedig mogelijk onze hoofdmacht kunnen inzetten. De vijand, die den Archipel binnendringt, moet groote afstanden afleggen, en meerdere defilé's passeeren, waardoor onze onderzeebooten *gunstige aanvalsgelegenheden kunnen krijgen*.

Doel der verkenning is nu om zoo spoedig mogelijk, liefst aan de grenzen van den Archipel, gegevens te verkrijgen omtrent den vijand. De onderzeevloot is betrekkelijk langzaam in haar bewegingen, zoodat tijdige en juiste berichten noodzakelijk zijn om de actie der hoofdmacht te doen slagen. De verkenning geschiedt door samenwerking van kruisers, jagers, onderzeebooten en vliegtuigen. Eigenschappen, waarin het eene deel der weermacht te kort schiet, worden aangevuld door andere organen. Vliegtuigen en jagers zullen den vijand het eerst ontdekken, en wellicht daarna verdreven worden, doch in verband met de ontvangen berichten zullen de langzamer loopende onderzeebooten kunnen zorgen den vijand te ontmoeten en aan hem blijven hangen.

Dit eenmaal bereikt zal de onderzeeboot, die niet te verdrijven is, kunnen doorgaan met het geven van berichten omtrent plaats, koers en vaart van den vijand om onze hoofdmacht te oriënteeren.

Ook zal onze verkenning moeten ontdekken waar een diversie en waar de hoofdaanval dreigt; onze linie zal dus krachtig genoeg moeten zijn om het vijandelijk scherm te verscheuren, zoodat de medewerking van een of meer kruisers onontbeerlijk is.

De Marine-vliegdiensl heeft hier behalve de verkenning nog een tweede functie te verrichten. In de Noordzee is er o. a. door de kleine afstanden geen gelegenheid den vijand in volle zee met vliegtuigen aan te grijpen en moet een bombardement van uit de lucht worden uitgesteld tot het oogenblik der landing, waarop zulk een aanval door vliegtuigen van het leger kan worden ondernomen. In Indië evenwel is er alle gelegenheid den vijand in volle zee aan

te grijpen met bombardeer- en torpedovliegtuigen. Uiteraard zal dit door vliegtuigen der Marine moeten geschieden.

Het torpedovliegtuig is thans technisch nog niet volwaardig, doch in de Britsche Marine wordt dit type al vrij veelvuldig aangetroffen en zeer zeker zal er in de toekomst rekening mede moeten worden gehouden. Wellicht is ook door een geregelde samenwerking van onderzeebooten en torpedovliegtuigen een groot succes te verkrijgen.

Gegevens omtrent den toestand van het weer in verschillende deelen van den Archipel, welke men noodig heeft ter beoordeeling van landingsmogelijkheden, zijn te vinden in het werk „Wind and wather, currents, tides and tidal streams in the East Indian Archipelago” door Dr. J. P. VAN DER STOK.

Thans rest nog een enkel woord over de keus der basis, waarbij ik in hoofdzaak als bekend mag veronderstellen hetgeen reeds vroeger over deze aangelegenheid is gezegd en geschreven. Dat de basis op West Java moet worden gevestigd, is uit het vorenstaande eigenlijk al duidelijk. Soerabaja is door de ondiepe toegangen geheel ongeschikt als basis voor de vloot, een goede verdediging zou enorme bedragen verslinden en last not least zou keuze van Soerabaja in strijd zijn met het beginsel de actie van leger en vloot zooveel mogelijk te coördineeren, beginsel dat door het aanvaarden der klein-materieelvloot nog meer naar voren is gekomen.

Ieder weet, hoe het altijd een punt van angstige zorg uitmaakt niet te vroeg en toch weer tijdig het detachement Soerabaja aan te trekken! Het zal ook voor de legerleiding een zeer aanmerkelijk voordeel zijn, als Soerabaja als basis zal zijn losgelaten en teruggebracht tot de rol van hulpsteunpunt voor verkenningmaterieel in het oosten van den Archipel. Een kleine bezetting zal voldoende zijn om de mate van veiligheid te geven, die voor zulke een hulpsteunpunt noodig is, n.l. het voorkomen, dat het reeds door de landingsdivisie van enkele oorlogsschepen in zeer korten tijd zou kunnen worden genomen.

Voor zoover mij bekend, is dan ook in de laatste jaren

nimmer op deugdelijke gronden gepleit voor het behoud van Soerabaja als basis der vloot. In hoofdzaak ging het om het aanwijzen van een geschikt punt op West Java. De Staatscommissie 1912 verkoos Tandjong Priok als basis, door den Generaal DE GREVE werd in het bijzonder de aandacht op Straat Soenda gevestigd. Volledigheidshalve zij vermeld, dat de Staatscommissie 1912 Straat Soenda wel in beschouwing nam, doch vestiging der basis aldaar verwierp met het oog op het weinig ontwikkeld achterland en het werkliedenvraagstuk.

Een steunpunt in Straat Soenda krijgt eerst zijn groote beteekenis, indien de maritieme verdediging van Nederlandsch-Indië in hoofdzaak wordt gevoerd door eenige slagschepen, terwijl daarbij afsluiting van die straat noodig is, zoowel voor de actie der vloot, als om in de toekomst Sumatra op te nemen binnen de zône, die door het leger verdedigd wordt.

Waar de Regeering zich heeft gesteld op het standpunt, dat de verdediging te water van Nederlandsch-Indië zal geschieden met klein materieel en ook een groote uitbreiding van de sterkte van het leger in Nederlandsch-Indië niet binnen afzienbaren tijd is te verwachten, vervallen de voornaamste redenen, die pleiten voor de keuze van een steunpunt in Straat Soenda.

Bovendien moet vestiging van een steunpunt aldaar geschieden op maagdelijk terrein, waaraan onvermijdelijk zeer hooge kosten zijn verbonden, terwijl tevens van meet af aan begonnen zal moeten worden met aanvoeren en aankweken van werklieden.

Wat de verdediging betreft, moet worden opgemerkt, dat het gebruik van mijnen, in het bijzonder in de Zuidelijke parages van Straat Soenda, uitgesloten is, zoodat het alleen door een systeem van zware batterijen mogelijk is een steunpunt aldaar te maken tot een veilige ligplaats voor de vloot.

Zoowel door den aard van de verdedigingsmiddelen als door de vele bezwaren, die moeten worden overwonnen voor den aanleg van een haven en het inrichten van het industrieel bedrijf, zou de vestiging van een basis in Straat

Soenda zeer kostbaar worden, maar bovendien zou het jaren duren eer van een eenigszins goed uitgerust en verdedigd steunpunt aldaar sprake kan zijn. Daartegenover staat, dat te Tandjong Priok reeds uitgebreide havens en andere etablissementen (Droogdokmaatschappij enz.) aanwezig zijn, terwijl er een kern van werklieden is, zoodat vestiging van een steunpunt aldaar veel minder bezwaren met zich brengt.

Eindelijk kan in de geheele baai van Priok een uitgebreid gebruik van mijnen gemaakt worden, een zóó uitgebreid gebruik, als waaraan vóór den oorlog niet gedacht is en hetwelk dan ook door de Staatscommissie 1912 niet in hare beschouwingen is betrokken. Dat gebruik van mijnen maakt het mogelijk die baai, in verband met de zich daar bevindende reeks eilanden, op eenvoudiger wijze te verdedigen dan door bedoelde Staatscommissie is voorgesteld n.l. in hoofdzaak door mijnvelden, verdedigd door middelbaar geschut, terwijl slechts één zware batterij noodig is.

Hiervóór mocht ik reeds met nadruk de aandacht vestigen op het feit, dat het in de bedoeling ligt de vloot te gebruiken voor de verdediging van den geheelen Indischen Archipel en volstrekt niet uitsluitend voor Java.

Een en ander blijkt bovendien uit hetgeen in verband met de verkenning werd opgemerkt. Nu spreekt het wel vanzelf, dat het onmogelijk is al het materieel, dat benoodigd is voor verkenning in de belangrijkste toegangen tot den Archipel en meer in het bijzonder tot het centrum — de Java-zee — te doen steunen op de basis Tandjong Priok. Het heen en weer stoomen tusschen basis en operatieterrein zou zooveel tijd en brandstof kosten, dat men tot zeer oneconomische toestanden zou komen. Het is dus noodig hulpsteunpunten te vestigen, van waaruit de belangrijkste toegangen beW. en beO. Borneo kunnen worden beheerscht.

Een steunpunt in den Riouw-Archipel is voor actie beW. Borneo zeer gunstig gelegen; het dekt tevens den nauwen ingang van Straat Malakka.

Ten behoeve van de verkenning beOosten Borneo zoude een steunpunt op Zuid-West-Celebes strategisch gunstig liggen. Echter is Soerabaja, waar thans een belangrijk Marine-

Etablissement gevestigd is en dat ook reeds min of meer is verdedigd, voor dit doel ook bruikbaar. Daarbij — en dit is ook een belangrijke factor — zullen binnen enkele jaren in Indië een tweetal kruisers benevens wellicht een tiental onderzeebooten aanwezig zijn. Voor het onderhoud van dit materieel zullen belangrijke voorzieningen getroffen moeten worden en het is niet mogelijk deze voorzieningen ergens anders tijdig gereed te hebben dan te Soerabaja.

Zooals ook door de Indische Regeering herhaalde malen met klem is betoogd, is geregelde uitzending van het thans voor Indië in aanbouw zijnde materieel slechts mogelijk, indien met het treffen van bovenbedoelde voorzieningen onmiddellijk een aanvang wordt gemaakt.

Toch is het in verband met de uit een tactisch oogpunt weinig gunstige gesteldheid der toegangen van Soerabaja, niet gewenscht die voorzieningen verder uit te strekken dan strikt noodzakelijk is.

Terwijl Soerabaja dus het versterkte steunpunt der Oostelijke verkenningsgroepen vormt, kunnen de daaringedeelde vaartuigen — zolang de militaire toestand dit mogelijk maakt — Makassar benutten voor het aanvullen van voorraden.

Uit militair oogpunt zullen de hulpsteunpunten Soerabaja en Riouw-Archipel moeten voldoen aan de volgende eischen :

- 1o. De ligging moet zoodanig zijn, dat directe beschieting van uit zee onmogelijk is.
- 2o. Er moeten minstens twee uitgangen zijn, liefst zóó diep, dat de onderzeebooten in ondergedompelden toestand kunnen in- en uitloopen.
- 3o. De verdediging moet voldoende sterk zijn, om te voorkomen, dat door de landingsdivisie van enkele oorlogschepen het hulpsteunpunt in korten tijd zou kunnen worden genomen.

In dezen gedachtengang is geen zwaarder geschut dan 15 c.M. noodig voor de verdediging der hulpsteunpunten.

Het is wel van belang op deze beperking de aandacht te vestigen, want onwillekeurig is men geneigd langzamerhand zwaardere eischen te stellen. Het groote gevaar daarvan

is, dat van de beperkte middelen, die ter beschikking zijn, een gedeelte zou worden gebruikt voor zaken, die, hoewel misschien nuttig, niet in de allereerste plaats noodzakelijk zijn en daarvan is het natuurlijk gevolg, dat op het onmisbare toch weder zou moeten worden bezuinigd.

M. d. V. De komende weken zullen voor de Marine van veel belang zijn, feitelijk zal door al of niet aannemen van de vlootwet worden beslist, of Nederland een bescheiden doch levenskrachtige en voor het doel geschikte marine zal hebben, of dat deze organisatie gedoemd zal worden aan bloedarmoede te gronde te gaan.

Ik behoef U wel niet met cijfers het belang van Nederland aan te toonen bij de zeevaart, evenmin is het noodig uit te weiden over de stelling, dat het zoowel een Indisch als een Nederlandsch belang is, dat de ontwikkeling van Insulinde verder onder Nederlandsche leiding zal blijven voortgaan. Doch om zooveel mogelijk verzekerd te zijn van ongestoord doorwerken der genoemde factoren, die voor onze beteekenis in de rij der volken van zoo overwegend belang zijn, kunnen wij een vloot onmogelijk missen.

De gewezen Fransche minister van marine George Leygues schreef onlangs: „De la guerre que les alliés ont conduite à la Victoire, se dégage une grande leçon: toute nation, qui veut assurer sa sécurité et sa prospérité dans la paix et dans la guerre, doit avoir une marine puissante”.

Voor ons bescheiden doel — handhaven van onzijdigheid en weren van indringers — is een machtige vloot niet noodig en niet gewenscht, doch het moet voor iedereen, die objectief het probleem beschouwt, wel duidelijk zijn, dat bij de huidige verhouding der volken het laten afsterven onzer maritieme weermacht aanleiding zou kunnen geven tot de bedenkelijkste gevolgen; het doen voortduren onzer maritieme onmacht in N. I. is een gevaar voor oorlog eerder dan een waarborg voor den vrede; weerloosheid is evenzeer in strijd met het grondverdrag van den Volkenbond als met de bedoeling van Washington.

De VOORZITTER: Mag ik vragen of er ook heeren zijn, die naar aanleiding van het gehoorde opmerkingen willen maken of een vraag willen stellen?

Het woord is aan den heer ROELOFSEN.

De heer ROELOFSEN. Mijnheer de Voorzitter: een enkele vraag slechts. Ik ben het geheel eens met den spreker, dat de toestand in het Oosten nog zeer onzeker is. Maar ik zou hem toch de vraag willen stellen: Wat is naar uwe meening de reden, dat Japan dat juist behoefte heeft aan emigratie en afzetgebied, geen gebruik heeft gemaakt van den chaos van 1914—1918 om onze koloniën te nemen?

De VOORZITTER: Het woord is aan den heer LAMBOUY.

De heer LAMBOUY: Mijnheer de Voorzitter, ik wil beginnen met een woord van hulde aan den heer VAN HENGEL uit te spreken, voor de zakelijke en heldere wijze, waarop hij ons officieren der landmacht in korten tijd een inzicht heeft gegeven in verschillende marine aangelegenheden, waar we anders wel niet zoo onze aandacht aan zouden hebben gewijd?

Ik zou hem toch gaarne eenige vragen willen stellen, en wel in de eerste plaats naar aanleiding van de bewakings-taak bij de versperringen, die hij in Nederland wil geven aan torpedebooten, die overigens geen waarde hebben als strijdmiddel. Dit wil mij niet economisch lijken, want dan zal er personeel voor moeten zijn en dit personeel op torpedobooten geoefend moeten worden. Het zou me beter voorkomen voor dit eenvoudige werk, in oorlogstijd te vorderen particuliere vaartuigen te gebruiken, zooals ook met de mijnenvegers geschiedt.

In de tweede plaats de quaestie der onderzeebooten. De heer v. HENGEL stelt den *regel*, dat er voor elke onderzeeboot welke buiten is, één ter aflossing thuis moet zijn. Is dat niet wat ruim gerekend? Moet dit wel als beginsel voorop worden gesteld? Ik vrees dat het een sleur zal worden, waardoor ook in tijd

van nood slechts de helft der booten buitengaats zal zijn. Dit zou zeer bedenkelijk zijn, *omdat de periode, waarin de transportvloot voor de onderzeebooten een goed aanvalsdoel vormt, zóó kort is*, dat dan alles buiten moet zijn om aan te vallen. Als we Hoek van Holland, IJmuiden en Den Helder als onderzeeboot-stations nemen, kunnen wij wellicht overdag, als de vliegdiens werkt, de onderzeebooten voor een groot deel binnen houden. Ze hoeven dan niet uit, omdat de vliegers dan tijdig kunnen waarschuwen. Bij het aanbreken van den dag *moet alles buiten zijn*.

In de derde plaats zegt de inleider, dat hij niet gelooft aan een onderneming op groote schaal tegen onze kust bij nacht. Ik zou er de landmacht voor willen waarschuwen, in deze voorzichtig te zijn, en bij haar voorbereidingen wel degelijk rekening te houden met mogelijke nachtelijke landingen. Trouwens de inleider heeft zelf de geslaagde nachtelijke landing op Gallipoli besproken. Waar de tegenpartij op onze kust zeker de landing *onder ons artillerievuur moet uitvoeren*, zal voor hem wellicht de aantrekkingskracht van den nacht zeer groot blijken, althans bij zeer kalme zee en bij niet te donkeren nacht.

Ook wat de inleider mededeelde over de Engelsche landingsplannen in België, maant tot voorzichtigheid in deze. De vijand kan de groote bezwaren verbonden aan een nachtelijke landing met een *zeer groote* vloot ondervangen door b.v. *alleen het eerste echelon* bij het einde van den nacht naar de kust te brengen en de rest bij eerste schemering, nadat het voorste echelon den duinrand heeft bezet.

Wat het ontloopen door de schepen van het geschutvuur der landmacht aangaat, hieraan geloof ik niet zoo grif. In de nieuwere methoden van vuren, waarbij zorgvuldig rekening wordt gehouden met de weersinvloeden e.d. en de opening van het artillerievuur zeer veel beter wordt voorbereid, is de kans dat het kustgeschut in zéér korten tijd het doel treft, aanmerkelijk vergroot.

Wat de heer VAN HENGEL heeft gezegd over de goede uitwerking van het scheepsgeschut op kleine landdoelen op de Belgische kust klopt m. i. niet geheel met hetgeen hij

mededeelde aangaande de geringe uitwerking in de Dardanellen.

Het moge ten slotte zeer juist zijn, dat de groote pontons welke de Engelschen in 1917 gereed gemaakt hadden, technisch de uitvoering van een landing bespoedigen, daar staat toch tegenover, dat er groote bezwaren aan verbonden zijn. Want, al naderen die logge lichamen ook onder bescherming van een zwaar rookmasker, de mogelijkheid bestaat toch, dat de artillerieverkenning *in de lucht* die zeer groote doelen bijtijds bemerkt. En dan nog iets. Bij een landing in sloepen over een breedte van bv. 6 K.M. is de verdediger verplicht zijn vuur over deze breedte te verdeelen, doch bij een landing met deze pontons kan hij al zijn vuur op de drie of vier defilé's, want dat zijn de pontons van 10 M. breedte en 160 M. lengte, waar 3000 man uit moeten deboucheeren, toch eigenlijk geworden, concentreeren. Dit maakt het ontwikkelen in de breedte van de aangevoerde troepen m.i. zeer moeilijk.

De VOORZITTER: De heer ROOSEBOOM heeft het woord.

De heer ROOSEROOM. Mijnheer de voorzitter. Ik zou den heer v. HENGEL willen vragen of hij meent, dat wij bij een conflict in het Oosten met het materieel, dat nu bij de vlootwet wordt aangevraagd, inderdaad de neutraliteit in Indië zullen kunnen handhaven?

In ieder geval is Engeland er bij betrokken. Ik voor mij antwoord dan „neen” gezien de ligging van Singapore.

Dan moeten we dus partij kiezen. Is nu hetgeen de vlootwet aan materiaal geeft wel het minimum, waarmee wij ons deel van de algemeene taak kunnen volbrengen? Ik vraag dit juist met het oog op de groote oppositie, welke in ons land tegen de vlootwet bestaat, zelfs bij hen, die de marine een goed hart toedragen.

We zullen natuurlijk kunnen rekenen op de groote vloot der mogendheid, aan welker zijde we ons in het conflict hebben geschaard. Is de taak die wij ons dan hebben te stellen, ook niet met bescheidener middelen te vervullen.

De Voorzitter: Zijn er nog heeren, die het woord verlangen? Zoo niet, mag ik dan den heer VAN HENGEL uitnoodigen de debaters te beantwoorden?

De heer VAN HENGEL: Mijnh. de Voorzitter! Als antwoord op de vraag van den heer ROELOFSEN diene het volgende:

Naar mijne meening brachten de belangen van Japan in de jaren 1914—1918 niet mede van den chaos gebruik te maken om onze koloniën te nemen, terwijl zeer waarschijnlijk de Britsche belangen zich tegen dergelijke ondernemingen zouden hebben verzet.

Japan toch heeft in de eerste plaats ijzer en ook kolen noodig; deze beide onmisbare grondstoffen zijn in overvloed te vinden in China en meer in het bijzonder in Sjantoeng. Hier ziet men een zeer belangrijke reden, waarom de aandacht van Japan in de bedoelde jaren allereerst op China was gericht. Nu moet men wel begrijpen, dat Japan slechts in naam constitutioneel wordt geregeerd, terwijl de feitelijke macht in handen is van enkele machtige staatslieden, de Genro en de leiders der Choshu- en Satsuma-clan.

De Choshu clan beheerscht in hoofdzaak het leger, de Satsuma clan de vloot. Tot dusverre had de continentale expansie den voorrang, doch als de oevers der Japansche zee eenmaal geheel in Japansch bezit zijn, wat vrijwel reeds het geval is, en men komt tot de logische conclusie, dat voor een eilandenrijk de maritieme expansie beter en veiliger is dan continentale uitbreiding, bestaat zeer groote kans, dat in een land, geregeerd als Japan, betrekkelijk plotseling de leiders der Satsuma-clan de overhand krijgen en het oog zuidwaarts wordt gericht. Nu bracht ik ook de Britsche belangen in het geding; een blik op de kaart toont duidelijk het groot strategisch gewicht van Ned.-Indië, gelegen tusschen Britsch-Indië en Australië. Groot-Brittannie zal wel nimmer kunnen dulden, dat een krachtige mogendheid als Japan zich meester maakt van dit terrein.

De verdeeling van de mandaten over de vroegere Deutsche Zuidzee-eilanden wijst ook in deze richting, de Japansche invloed reikt nergens Zuidelijker dan den equator; de D.

bezittingen in den Pacific die Zuidelijker lagen, zijn onder Britschen invloed gekomen.

Thans de opmerkingen van den heer LAMBOOY. De torpedo-booten zijn afgevoerd uit de sterkte en slechts een paar doen dienst als oefenschool voor het personeel, noodig voor de jagers in Indië. Ze zijn voorts in oorlogstijd als bewakingsvaartuig zeer geschikt door de groote vaart, welke ze kunnen loopen, en zeker veel beter bruikbaar dan welke sleepboot ook, die lang zoo'n snelheid niet kan ontwikkeler. Een zeer verminderde bemanning is voldoende. Met het huren van sleepbooten zijn zeer groote kosten gemoeid. En al zal men ze niet meer huren maar vorderen, dan zal toch wel gemiddeld op f 200. — per boot per dag gerekend moeten worden.

De opmerking, dat het geen sleur moet worden, dat steeds een onderzeeboot thuis is voor elke boot die uit is, onderschrijf ik geheel, maar men moet bedenken, dat het varen op de Noordzee in deze booten zóó vermoeiend is, dat in het algemeen na een week varen een week rust moet volgen. Ook luisteren de motoren zóó nauw, dat die stilligtijd noodig is voor onderhoud van het materieel. In elk geval zullen alle booten steeds vol bemand moeten zijn. De afwachtingsperiode kan wellicht maanden lang duren, het is onmogelijk gedurende dien tijd meer dan de helft der booten voortdurend buitengaats te hebben, doch het spreekt wel vanzelf dat, als het critieke oogenblik nadert, alle booten zoo tijdig mogelijk zullen trachten in zee te komen.

Het zou n. m. m. niet verantwoord zijn om in zoodanige mate te rekenen op de luchtverkenning, dat wij onze onderzeebooten in belangrijke mate binnen kunnen houden.

De nautisch-technische bezwaren tegen een landing in grooten stijl in den nacht zijn zóó gooot, dat ik niet geloof aan de practische uitvoerbaarheid. Het werken met honderden vaartuigen zonder licht in de duisternis lijkt vrijwel onuitvoerbaar. De oorlog 1914-18 levert dan ook geen enkel voorbeeld van nachtelijke landingen in grooten stijl, men heeft het nooit verder durven brengen dan 1 divisie van circa 12000 man. Gebruik van een rookscherms is zeer zeker

geen bescherming tegen luchtverkenning, doch ik mocht er reeds op wijzen, dat juist de strijd om het meesterschap in de lucht van veel belang zal zijn.

Dat schepen bij eene landing het vuur van de te land opgestelde kanonnen kunnen ontloopen, heb ik nimmer beweerd. Integendeel, ik ben vast overtuigd, dat een landing binnen vuurbereik van een behoorlijke kustbatterij geheel onmogelijk is. Iets anders is, dat het enkele oorlogsschip, dat vrij in zijn bewegingen is, wel degelijk door koers- en vaartverandering zich een groote veiligheid tegen krombaanvuur kan verschaffen. De oorlogspraktijk heeft dit duidelijk bewezen.

De beschouwing van den heer LAMBOOY, die de door mij beschreven pontons vergelijkt met défilés, welke gemakkelijk onder vuur zijn te houden, lijkt mij zeer juist en is voor ons bemoedigend.

Ik geloof, dat er misverstand is, waar de heer L. mijn mededeelingen omtrent uitwerking van scheepsgeschut op de Belgische kust in strijd acht met de ervaringen aan de Dardanellen.

Op de Belgische kust bleek, *dat, zoolang te land geen zwaar geschut was opgesteld*, het scheepsgeschut bij goede waarneming zelfs zeer kleine doelen met succes onder vuur kan nemen; bij de Dardanellen bleek de onmacht van het scheepsgeschut tegen zwaar en zelfs middelbaar geschut aan den wal.

Op de vraag van den heer ROOSEBOOM is mijn antwoord, dat ik zeker de voorgestelde vloot krachtig genoeg acht om onze neutraliteit te handhaven.

Als Engeland erbij betrokken is en tegenover ons staat, zal zeer zeker onze klein-materieelvloot kunnen beletten, dat Engeland, mede gelet op de actie van de mogendheid aan wier zijde wij strijden, een leger naar Java overbrengt. En ook als wij partij moeten kiezen, gaat het niet aan met ledige handen of met een onvoldoende macht te komen. Niet alleen is dit in strijd met hetgeen wij als een onafhankelijk volk verplicht zijn, maar na afloop van den strijd zullen wij het bij de afrekening bitter berouwen, als wij in

dien plicht zijn te kort geschoten. Wij zullen dan dubbel en dwars moeten betalen hetgeen nu wordt gevraagd.

Onze plicht, te zorgen voor veiligheid van eigen huis, is niet met nog bescheidener middelen te vervullen dan de vlootwet vraagt.

De Voorzitter: Ik ben ongetwijfeld de tolk van U aller gevoelens, M. H., wanneer ik den heer VAN HENGEL dank zeg voor de moeite om zijn „beschouwingen” ten behoeve van onze Vereeniging samen te vatten en ons daarmede hedenavond in kennis te stellen. Hem zij hulde gebracht voor zijn degelijken arbeid en zijn heldere voordracht. Mede betuigen we onze erkentelijkheid aan de heeren, die aan het debat hebben deelgenomen.

Het is voor ons genootschap een voorrecht van beteekenis, dat het brandende vraagstuk omtrent onze vloot in ons midden behandeld is geworden door den heer VAN HENGEL. Immers — wie de polemiek, den laatsten tijd over het ontwerp-vlootwet gevoerd, heeft gevolgd — en dat deden we natuurlijk allen — weet, dat waar dat ontwerp aangevallen werd, dadelijk eenige marine-mannen van naam in de bres sprongen om het krachtig te verdedigen, en onder deze strijders bekleedt de spreker van dezen avond een vóóranstaande plaats!

Laten we hopen, dat de vlootwet tot stand komt. Gebeurt dat inderdaad, dan zal het zijn een voldoening voor den heer VAN HENGEL en zijn medestanders, een vreugde voor ons belangstellenden, een uitkomst voor onze Marine en een geluk voor ons vaderland en onze koloniën. Dat het zoover kome!

Alvorens we uit elkaar gaan, Mijne Heeren, nog drie verblijdende berichten:

Ten eerste, dat het nieuwe *Wetenschappelijk Jaarbericht*, dat over 1920 en 1921, tegen 1 Mei a.s. mag worden tegemoet gezien; ten tweede, dat we als eerste spreker in het volgende werkjaar — *dit* is de laatste avond geweest in dezen winter — mogen verwachten den Majoor SCHUURMAN over „de hedendaagsche Artillerie”. En ten derde, dat het ledental sedert September jl. is vermeerderd met \pm 170.

De jongsttoegelaten leden zijn de heeren :

L. J. Quant, Kapitein ter Zee, te 's-Gravenhage ;

J. Aalbers, res. 1e Luit. der Infanterie, J. J. Wafelbakker, 2e Luit.-Kwartiermeester, te Amersfoort ;

A. Snoek, Kapitein der Infanterie, te Arnhem ;

J. H. van der Sijde, res. 2e Luit. der Infanterie, R. de Vries, res. 1e Luit. der Infanterie, te Assen ;

J. G. Warringa, 2e Luit. der Infanterie, te Bergen op Zoom ;

J. Bergmans, res. Kapitein der Infanterie, te Borger ;

J. J. C. P. Wilson, 1e Luit. der Genie bij de K. M. A. te Breda ;

A. W. Jacobs, res. 2e Luit. der Infanterie, G. W. van der Kaaij Jr, res. 2e Luit. der Artillerie, J. C. van der Noort, res. Kapitein der Artillerie, A. H. Wemmerslager, res. 1e Luit. der Infanterie, te Bussum.

D. Toekamp Lammers, res. Majoor der Infanterie, te Deventer ;

C. van Duinen, res. 2e Luit. der Infanterie, G. D. Ketting, 2e Luit. der Infanterie, C. Mijnders, res. 2e Luit. der Infanterie, W. H. Verhoeff, res. 2e Luit. der Infanterie te Roermond ;

C. van Dillewijn, Vaandrig der Infanterie, Dr. J. de Jong Fzn., res. Kapitein der Infanterie, A. Motshagen, res. 2e Luit. der Infanterie, te Hilversum ;

A. Bakker Ezn, res. 2e Luit. der Infanterie, te Hoogeveen ;

J. W. Heemskerck, 2e Luit. der Infanterie, M. J. H. S. Rompen, 2e. Luit. der Infanterie, te Middelburg ;

F. L. Aardema, res. 2e Luit. der Infanterie, te Nieuw-Buinen ;

A. J. E. Lucardie, Kapitein-Adjutant der Infanterie, te Roermond ;

Algemeene Vereeniging Verlofs officieren der Ned. Land- en Zeemacht, te Rotterdam ;

Mr. A. Baron van Heeckeren van Kell, Kapitein bij den Vrijw. Landstorm, te De Steeg ;

H. Peeters, Officier van Gezondheid 2e klasse, J. A. M Swenker, res. Kapitein der Artillerie, te Utrecht ;

B. J. H. van Roosmalen, res. 1e Luit. Infanterie Landweer, te Voorburg ;

G. P. Blom, res. 1e Luit. der Infanterie. te Zwijndrecht.

En hiermede, Mijne Heeren, sluit ik de bijeenkomst.