

VERSLAG

VAN HET

VERHANDELDE IN DE DERDE VERGADERING

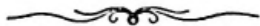
VAN

DE VEREENIGING

TER

BEOEFENING DER KRIJGSWETENSCHAP,

gehouden te 's Gravenhage, den 4 December 1865.



's GRAVENHAGE,
C. VAN DOORN & ZOON.

1866.

VERSLAG.

Tegenwoordig : 114 leden.

Nadat de Vergadering door den Voorzitter geopend is, worden de notulen der vorige bijeenkomst voorgelezen en goedgekeurd.

Het woord wordt vervolgens gegeven aan den heer J. L. NIERSTRASZ, die *de bestemming der Nederlandsche marine* tot onderwerp zijner rede koos.

M. H.

Door het bestuur der Vereeniging daartoe uitgenoodigd, waag ik het, heden avond voor U als spreker op te treden. Lang heb ik geaarzeld, alvorens daartoe te besluiten. Wenschte ik gaarne van de zijde der zee-officieren een bewijs te geven, hoe ook zij met het doel der Vereeniging zijn ingenomen en naar vermogen willen medewerken om dat te bevorderen, ik zag er zeer tegen op, voor het eerst van mijn leven als spreker in eene zoo talrijke en uitgelezene vergadering op te treden. Ik reken echter op uwe welwillende toegevendheid en, ik moet het ronduit erkennen, ook op de belangstelling in mijn onderwerp, namelijk *de bestemming der Nederlandsche marine*.

Waarover toch zou een zee-officier met meer overtuiging kunnen spreken, en waar een meer belangstellend gehoor kunnen vinden dan onder Nederlandsche Staatsburgers?

De geschiedenis van ons vaderland nagaande, vinden wij reeds op de eerste bladzijden de hoofdbestemming van onze marine aangetoond. In den vrijheidsoorlog der Batavieren, begrepen de Romeinen het land niet gemakkelijker te kunnen ten onder brengen dan door het van de zee- en landzijde tegelijk aan te vallen.

Zij zonden tot dit einde eene vloot uit Brittanië, terwijl CEREALIS met een leger aanrukte. De bewoners dezer kusten, destijds Kaninefaten genoemd, togen met hunne schepen de Romeinsche vloot te gemoet en versloegen haar geheel en al. Hoewel dit de onderwerping van CLAUDIUS CIVILIS niet kon beletten, vinden wij er het bewijs in, dat men reeds in dien tijd begreep op welke wijze deze landen aangevallen en hoe zij verdedigd moesten worden.

Zeker is er sedert veel veranderd, doch steeds blijft ons land, even als toen, een uitgebreid kustgebied, aan de mondingen van groote rivieren gelegen, beslaan, en ook nu nog is het niet anders te verdedigen dan door samenwerking van land- en zeemagt. De verdediging zal dus, vooral in deze tijden, uiterst kostbaar zijn, maar men vergete niet, dat dit nadeel onzer ligging opgewogen wordt door veel grootere voordeelen: immers wij hebben daaraan onzen handel, onze zeevaart en onze koloniën te danken, die ons eens tot de scheidsregters van Europa maakten. Zijn die tijden lang vervlogen, is onze handel veel verminderd, en is vooral onze scheepvaart minder voordeelig dan voorheen, een en ander is nog belangrijk genoeg, om ons een bloei en eene welvaart te schenken, zoo als slechts weinige landen genieten. Maar wil men deze en bovendien onze kostbare koloniën behouden, men deince niet terug voor de noodzakelijke kosten, die ons krijgswezen vereischt; men beschouwe ze niet als improductieve uitgaven, maar als de assurantie-premie, die ieder zorgvuldig huisvader gaarne betaalt, om zijne bezittingen tegen plotselinge vernietiging te verzekeren. Maar er is meer: wil men onafhankelijk, wil men Nederlander blijven, dan moet de vloot in staat zijn om onze kusten en riviermondingen te verdedigen, en gezamenlijk met de landmagt iederen aanval op den vaderlandschen grond af te slaan.

Wat onze zeemagt vroeger was, is U, Mijne Heeren, allen bekend; het zij mij echter vergund om zeer beknopt eenige weinige belangrijke of roemvolle gebeurtenissen te herdenken, en daarbij de opkomst, den bloei en het verval van ons zeewezen aan te toonen.

Ten allen tijde waren de bewoners dezer landen stoute zeelieden en ervaren strijders. Spraken wij boven met een enkel woord van den eersten lauwer, dien de Batavieren ter zee plukten, de kruistogten, en daarbij de inname van Damiate, strekten om

hunnen roem allerwege te verspreiden. Menig gevecht werd er in den grafelijken tijd op onze binnenwateren geleverd, en onder de regering van PHILIPPUS VAN BOURGONDIE zuiverden onze schepen de Oostzee van de Pruissische en Lithauwsche kapers, en voerden ten teeken daarvan den bezem in de mast.

Het aandeel van de zeelieden in het eerste gedeelte van den tachtigjarigen oorlog, waaraan zij door de inname van den Briel den eersten stoot gaven, gaan wij, als te veel bekend, stilzwijgend voorbij, na alleen herinnerd te hebben, dat het zeewezen toen reeds zoo belangrijk werd geacht, dat eene der grieven, die men aan het Spaansche hof tegen ALVA had, en die zijne ongenade veroorzaakten, was, dat hij te weinig kennis van het zeewezen bezat, en dat het daarom onder zijn bestuur te veel verwaarloosd werd.

De keuze van een opvolger viel dan ook op een bekwaam zee-man, Don LOUIS DE REQUESENS, die op de galeijen van Spanje het bevel had gevoerd.

Onze zeelieden strenden niet alleen voor onze onafhankelijkheid dapper en gelukkig, zij bewezen nog andere diensten. In het laatst der 16^e eeuw ondernamen zij den eersten togt naar Indië, en HOURMAN kwam, na 14 maanden reis, te Bantam op Java aan; hij wees ons daardoor den weg om handel met die rijke landen te drijven, welke, door den moed en de volharding onzer zeelieden, later eene zoo rijke bron van welvaart voor Nederland zouden worden.

Inmiddels was voor het zeewezen een geregeld bestuur ingesteld, en daar het met eenige wijziging tot aan het einde der vorige eeuw bleef bestaan, is het noodig dit hier te vermelden. Ten tijde van LEICESTER waren drie Admiraliteits-collegiën opgericht, die na zijn vertrek nog met twee vermeerderd werden, terwijl de band tusschen die verschillende collegiën werd daargesteld door het Opper-Admiraliteitscollegie, waarvan prins MAURITS, als Admiraal-Generaal der Republiek, het hoofd was. Dit laatste werd echter, tot groot nadeel van de noodige eenheid in het beleid der zeezaken, opgeheven, toen in 1597 vijf nieuwe Admiraliteiten werden opgericht, als: voor Holland te Rotterdam, te Amsterdam en beurtelings te Hoorn en Enkhuizen; voor Zeeland te Middelburg, en voor Friesland een te Dokkum, doch later te Harlingen.

Wel waren deze collegiën onafhankelijk van de Staten der

Provinciën, en stonden zij onder het oppergezag van de Algemeene Staten en den Admiraal-Generaal, doch steeds miste men die eenheid en samenwerking, die vooral in zeezaken zoo onontbeerlijk zijn, en waarvan men later de nadeelige gevolgen maar al te zeer ondervond.

De zeeslagen waren eerst door de invoering van het geschut, en later door die der geschutpoorten, geheel van gedaante veranderd. Vóór dien tijd wierp men zware steenen, pekkransen, vuurpotten met duivelsdrek gevuld, en andere brandende en verpestende voorwerpen; men beschoot elkander uit de verte met pijlen, tot dat men eindelijk enterde, en persoonlijke moed of getalsterkte meer nog dan beleid den uitslag van den strijd besliste.

Omstreeks de helft van de 14^e eeuw gebruikte men voor het eerst geschut, dat echter zeer ligt was, want men wist het nog niet anders te plaatsen dan op het dek, waar het op zware blokken vastgemaakt was, en dus van zeer klein kaliber moet geweest zijn. Eerst toen de Fransche scheepsbouwmeester DESCHARGES in het begin der 16^e eeuw de geschutpoorten uitdacht en men rolpaarden of affuiten had, kon men zwaar geschut lager in het schip plaatsen. Hoe weinig ervaren men echter ook toen nog in het gebruik daarvan was, bewijst, dat in een zeeslag tusschen de Engelsche en Fransche vloeten geleverd in 1545, en die twee uren duurde, slechts ongeveer 300 schoten gewisseld werden, hoewel de vloeten bijna 200 zeilen sterk waren. En toch bouwde men toen reeds schepen met een groot aantal kanonnen; zoo lezen wij van „*the Great Harry*” in 1547, die 122, en „*the Matthew*”, die 131 stukken voerde, terwijl de Franschen een schip de „*Charente*” hadden, gewapend met 200 vuurmonden.

Hier te lande waren de schepen niet zoo groot; het grootste waarvan wij melding gemaakt vinden, is „*de Barbier*” van 50 stukken, die in 1533 door de Gelderschen bij de belegering van het kasteel de Griet werd genomen.

Reeds veel vroeger maakte men in den oorlog ter zee gebruik van branders, immers wij vinden dat in den slag op 't Gouwe, den 10^{en} Augustus 1304 tusschen de Hollanders en Vlamingen geleverd, de laatsten een brander op de Hollanders afzonden, die echter door het draaijen van den wind tusschen de Vlaamsche schepen teregt kwam en aldaar groote schade aanrigtte.

Na deze korte uitweiding ten einde den vooruitgang van den scheepsbouw en van het oorlog voeren ter zee aan te toonen, keeren wij terug tot het tijdperk van bloei van het Nederlandsche zeewezen.

De gevechten tegen de onoverwinnelijke vloot en andere zeeslagen, zoowel in als buiten Europa geleverd, waarin onze voorouders over het algemeen zeer gelukkig waren, gaan wij, als van te algemeene bekendheid, stilzwijgend voorbij.

Inmiddels had de oprigting der Oost-Indische Compagnie in 1602 en der West-Indische in 1621 een belangrijken invloed op ons zeewezen uitgeoefend, daar de schepen, die zij uitrustten, niet alleen bestemd waren om handel te drijven, maar ook om oorlog te voeren, zoowel tegen de zeeschuimers of kapers, waarvan destijds de zee wemelde, als tegen de Spaansche en Portugesche schepen, die hen zochten te vernielen en vooral uit hunne bezittingen buiten Europa trachtten te weren.

Zagen wij in het eerste gedeelte onzer beschouwing het zeewezen bijna uitsluitend gebruikt tot hetgeen wij de hoofdbestemming der Nederlandsche vloot noemden: verdediging van het vaderland, en slechts enkele malen tot bescherming van den handel gebezigd, in de 17^e eeuw trad zij meer tot verdediging of, misschien juister gezegd, tot verkrijging van buitenlandsche bezittingen en tot bescherming van den handel op.

Bij het twaalfjarig bestand waren de Vereenigde Nederlanden door Spanje erkend als vrije landen, op welke zij niets eischten, en had de Republiek de vrije vaart op Indië opgegeven, de definitive vrede zou waarschijnlijk zonder veel bezwaar toen reeds tot stand zijn gekomen. Men kon dus aannemen dat het grondgebied der Republiek vrijgevochten was; het gewigtig aandeel door de zeelieden daaraan genomen, hield dus grootendeels op. De bedrijven ter zee in Europa na het bestand tegen de Spanjaarden, waren slechts weinige en minder belangrijk; hierop maakt echter de roemrijke slag bij Duins eene uitzondering. In dezen slag werd eene vloot van 67 groote Spaansche en Portugesche schepen, gewapend met 1700 stukken en bemand met 24 000 koppen, totaal geslagen; 14 schepen werden door Tromp opgebracht, en van de rest kwamen er slechts 18 behouden in Spanje terug. Zij verloren 7000 man, waaronder 1800 gevangenen; wij misten slechts één schip en hadden 100 gesneuveld.

den. Daaruit blijkt, hoe belangrijk onze zeemagt toen reeds was. In den aanvang had TROMP slechts 13 schepen, terwijl BANKERT zich twee dagen later met 12 andere bij hem voegde. Inmiddels werden hier te lande alle bruikbare oorlogschepen ten spoedigste uitgerust om hem te versterken; hierbij voegden de Oost- en West-Indische Compagniën hare schepen, zoodat TROMP in minder dan 4 weken 96 schepen en 11 branders, bemand met 8500 koppen, onder zijne bevelen had.

Deze overwinning vestigde onzen roem als zeemogendheid, niet alleen door de dapperheid onzer zeelieden en het beleid onzer admiralen, maar ook doordien Europa zag tot welke krachtsontwikkeling de Republiek toen reeds in staat was.

Van dezen tijd datéren de moeijelijkheden, die wij over de heerschappij ter zee met Engeland kregen. Het strijken van de vlag en de vrije visscherijen op de kusten gaven later, na den vrede te Munster, aanleiding tot menigen bloedigen oorlog, en de uitslag der zeeslagen, daarin door onze beroemdste admiralen geleverd, handhaafde onzen roem als zeemogendheid en deed onze magt ter zee ten top stijgen. De ontwikkeling, die men hierdoor verplicht was aan 's lands vloot te geven, maakte ons meermalen, vooral in het Noorden, tot scheidsregters. Nu eens op de hand der Denen, wanneer hunne onafhankelijkheid en daardoor onze handel op de Oostzee gevaar liep, — dan weder tegen hen, zoo als ten tijde van KAREL XII, toen Koppenhagen door onze zeemagt beschoten werd, wisten wij in die streken steeds onzen invloed te bewaren en onzen handel krachtadig te beschermen.

Nimmer echter blonk onze magt ter zee schitterender, dan in den togt naar Chatham, toen onze schepen den Theems opvoeren en den trotschen Brit in het hart van zijn eigen land bestookten. Hoe groot toen de vrees voor de Hollanders geweest is, mag men daaruit afleiden, dat nog heden ten dage de vrouwen uit de volksklasse hunne kinderen zoet trachten te houden met de woorden: „wees stil, anders komen de Hollanders!”

De voor ons zoo rampspoedige jaren 1672 en 1673 deden op nieuw ten duidelijkste uitkomen, van welk belang eene zeemagt voor deze gewesten was ter verdediging der onafhankelijkheid; immers het was ligt in te zien, dat de republiek ten onder zou gebracht zijn, indien de vijand eene landing op onze

kusten had kunnen doen en zoo van de zeezijde indringen. Zoo lang de vloot in staat was in zee te blijven, was daarvoor geen gevaar; onze groote DE RUIJTER belette zulks. Maar toen een gedeelte van het zeevolk had moeten afgedankt worden, en de vloot daardoor verzwakt, de zee moest ruimen, beproefden de Engelschen eene landing, die echter door hevige wester-stormen, welke bijna drie weken aanhielden, werd belet. Aan dit gevaar ontsnapt, begreep de regering waartoe vermindering der zeemagt leiden kan. Alle krachten werden weder ingespannen om 's lands vloot in goeden staat te brengen, en met zulk een gunstig gevolg, dat DE RUIJTER in staat gesteld was gedurende den geheelen verderen oorlog aan twee magtige koningsvloten het hoofd te bieden en deze landen voor eenen inval van de zeezijde te behoeden.

Van den vrede te Nijmegen tot dien te Utrecht, werd nog menig roemrijk zeegevecht door onze vloten geleverd, meestal echter in vereeniging met de Engelschen, en hoewel onze zeemagt toen nog zeer aanzienlijk was, begon zij reeds te verachteren en speelde zij slechts eene ondergeschikte rol. Het meest droeg hiertoe welligt bij een besluit van Willem III, waarin bepaald werd, dat niet, zoo als men in Holland wilde, onze admiralen in rang op die der Engelschen zouden volgen, maar dat zelfs de Engelsche kapiteins boven onze vlag-officiëren zouden gaan; een besluit, misschien door de staatkunde aan den nieuwen Engelschen koning geboden, doch dat zeker op het morcel onzer officieren allernoodlottigst moet gewerkt hebben, en dat hen tegenover diezelfde Engelschen, die zij in zoo menig zeegevecht hadden geslagen, zeer ten onregte vernederde.

Werd het personeel der marine zoo onbillijk gegriefd, het materieel werd niet minder verwaarloosd, en reeds weinige jaren na den vrede te Utrecht, van 1713—1722, hadden de Algerijnen en Marokkanen, geen schip van den Staat meer in de Middellandsche Zee ziende, den vrede verbroken en roofden al onze schepen; 40 koopvaarders werden genomen en 900 onzer zeelieden tot slaven gemaakt. Wel werden in 1721 acht oorlogschepen derwaarts gezonden, doch door hunne slechte bezeildheid en geringe sterkte waren zij niet bij magte om iets tegen de roovers uit te rigten.

Men was reeds toen zoo magteloos ter zee, dat men den Dey van Algiers eene schatting van f200 000 'sjaars aanbood, mits

hij onze koopvaarders met rust liet, en de Schout-bij-Nacht GODIN moest nog den smaad ondervinden, dat de Dey hem toeduwde: „voor mij zou de aanneming uwer voorstellen schande zijn, voor U is het nog grooter schande die te doen; ik heb U tot het sluiten van den vrede niet geroepen. Ga, keer terug of blijf weg; het is mij om het even.” Is er een sprekender bewijs noodig, dat ons zeewezen toen reeds het tijdperk van verval was ingetreden, dat, helaas, tot nu toe voortduurt? Niet lang zullen wij hierbij stilstaan; wij willen alleen wijzen op de energie, waartoe onze voorouders in sommige gevallen nog in staat waren, daar van 1777—1789, dus in twaalf jaren tijds, niet minder dan 92 oorlogschepen, waaronder 46 linieschepen en 20 fregatten, werden aangebouwd. De geschiedschrijver van het zeewezen voegt er echter bij: „dat dit niet met overleg geschiedde; want niet alleen werden op de landswerven zoo veel schepen op stapel gezet als zij slechts konden bevatten, maar onderscheidene linieschepen werden openbaar aanbesteed aan bijzondere personen naar het voorbeeld van hetgeen ten tijde van JAN DE WITT was geschied; dan dit doende, vergat men, dat tot het bouwen van linieschepen die aan de tegenwoordige eischen konden voldoen, vrij wat meer geveegd werd, dan in die tijden, en dat praktijk niet alleen voldoende was, maar grondige theorie mede vereischt werd.”

Weldra werden dan ook tien linieschepen onbruikbaar; drie daarvan vergingen bij hunne eerste reizen ten gevolge van slechten bouw. Men noemt de geschiedenis wel eens de profetessee der toekomst, en is zij dat ook niet hier? Had men zich de jaren van rust en vrede ten nutte gemaakt om het zeewezen bedachtzaam en met overleg op te heffen uit den ellendigen toestand, waarin het zich reeds in de eerste helft der 18^{de} eeuw bevond, men ware bij het uitbreken van den Amerikaanschen oorlog in staat geweest, zijne regten en belangen met klem te verdedigen; onnoemelijke schatten zouden niet door de belemmering van onzen handel en het nemen onzer koopvaarders verloren zijn gegaan, en er zou evenmin geld zijn verspild tot het overhnast aanbouwen van oorlogschepen, die bijna onbruikbaar waren.

Laat ons dan thans daaraan een voorbeeld nemen! Nu nog is het tijd; maar wie zegt ons dat niet weldra, hetzij van het oosten, hetzij van het zuiden, voor ons een storm zal komen op-

dagen, die onze marine geheel onvoorbereid zal vinden om tot de verdediging van ons grondgebied mede te werken. De verloren tijd zal dan met geene schatten, hoe groot ook, zijn in te halen, want meer nog dan toen, is thans overleg noodig bij het aanschaffen van oorlogs-materieel.

Wij zullen ons bij de gebeurtenissen in het laatst der 18^e eeuw niet verder ophouden, en alleen opmerken dat onze zeelieden op eene waardige wijze den roem van dapperheid, door hunne voorgangers verworven, handhaafden. Te midden van die donkere tijden schitteren de namen van OORTHUIS en MELVIL, ZOUTMAN en KINGSBERGEN, DE WINTER en RUIJSCH, en hadden zij schepen gehad, gelijk aan die hunner tegenstanders; waren sommigen hunner niet zoo slecht door hunne ondergeschikte officieren ondersteund geworden, en waren zij niet door partijschap verdeeld geweest, de uitkomst der meeste zeegevechten door hen geleverd, ware zeker even gelukkig geweest als die, waarop in de 17^e eeuw onze voorouders met regt zoo trotsch konden zijn.

De klagt over de oorlogschepen was niet nieuw. TROMP en DE RUYTER beklaagden zich reeds herhaaldelijk over hunne bodems, die, zoowel in bezeildheid als in grootte, verre bij die hunner tegenstanders ten achteren stonden. Weinig was er sedert dien tijd aan den bouw verbeterd, ten minste geen van die radicale hervormingen ingevoerd, die wij heden ten dage beleven.

Wanneer ik boven zeide dat in den scheepsbouw in de 18^e eeuw geene zeer belangrijke vorderingen gemaakt werden, dan wil zulks niet zeggen dat zij geheel stil stond. Vooral in de eerste jaren van dat tijdperk legden de particulieren zich toe op het bouwen van snel zeilende schepen, zoowel om de zeeroovers en kapers te beoorlogen als om koopvaarders van vijandelijke natiën te bemagtigen. Aan deze vaart werd de naam van commissie-vaart gegeven. Alleen Zeeland bezat toen, en even daarvoor, eene vloot van 36 snel zeilende schepen, gewapend met 1200 stukken en bemand met 9000 koppen; dit getal klom in 1708 tot 74 schepen, met 1700 stukken en 11 000 koppen. Men had dus hier te land wel goede en snelbezeilde schepen, doch deze maakten niet de eigenlijke oorlogsvloot uit; immers de commissie-vaart werd voor particuliere rekening gedreven. Dat de oorlogschepen minder goed bezeild waren, blijkt uit de stoutheid, gelijk wij boven

zagen, waarmede de Algerijnen onze schepen namen en onze vlootvoogden durfden afwijzen. Dit was nog meer in 1755 het geval, toen zij ons den oorlog andermaal verklaarden, om de zeer naïf uitgedrukte reden, dat geene mogendheid zooveel kostbaar geladen schepen in de Middellandsche zee had, en tevens magteloozer was om die te beschermen.

Even als alles in de wereld slechts betrekkelijk moet beschouwd worden, zoo is het ook met den toestand van ons zeewezen in de 18^e eeuw. Wat toen voor ons verval was, zou thans voor ons magt zijn; immers, wij hadden in 1794 nog eene vloot van 43 linieschepen van 74—54 stukken, en 24 fregatten van 40—24 stukken, om van de kleinere schepen niet te spreken, terwijl drie jaren later de vloot nog bemand was met 17 059 koppen, behalve 2130 krijgsgevangenen, die zich in Engeland bevonden.

Dat men toen eene voor dien tijd betrekkelijk groote som aan de marine besteedde, is daaruit af te leiden, dat de begrooting voor de acht laatste maanden van datzelfde jaar (1796) f 16 935 247 bedroeg. Van deze nog vrij talrijke scheepsmagt werden van 1795—1813 door de Engelschen genomen of vernield niet minder dan 109 schepen, waaronder:

28 linieschepen,

23 fregatten,

27 korvetten

en 31 kleinere vaartuigen.

Niettegenstaande deze enorme verliezen, bleef het materieel der zeemagt, zoowel onder de Bataafsche republiek als vooral onder koning LOUWIJK, nog vrij aanzienlijk. Na onze inlijving bij Frankrijk hield natuurlijk ook het zelfstandig bestaan der marine op, en maakte onze scheepsmagt een onderdeel uit van die van het Fransche Keizerrijk. Ons personeel, hoezeer ook geknakt door de nederlagen der laatste 20 jaren, en bovendien door de cassatie van het geheele corps in het laatst der 18^e eeuw als te Oranjegezind, onderscheidde zich door zeemanschap en stoutheid.

Bij de afscheiding der zeemagt na het herkrijgen onzer onafhankelijkheid, bestond het ons toegekende materieel uit:

20 linieschepen,

15 fregatten en korvetten

en 44 kleinere vaartuigen.

Hoewel, zooals later bleek, al deze schepen niet even bruikbaar waren, muntten sommige uit door hunne bezeildheid en uitstekend goeden bouw. Wie der oudere zee-officiëren herinnert zich niet o. a. het linesschip *de Prins van Oranje*, de fregatten *de Amstel*, *de Rijn*, *de Schelde*, enz., die in snelheid bij de Middellandsche zee-eskaders der verschillende Mogendheden hunne wederga niet vonden, hetgeen hun bevelhebber schertsenderwijs deed zeggen: „deze fregatten loopen zoo hard, dat men ze op de kaart niet bij kan houden.” Veel hadden onze constructeurs van de Franschen overgenomen, en het is een zonderling verschijnsel dat eene natie, die niet in den eigenlijken zin des woords zeevarend is, steeds heeft uitgemunt in het bouwen van goede en snelvarende schepen.

Zoo erkennen de Engelschen zelve dat, wanneer de door hen genomen Fransche schepen later door Britsche kapiteins gekommandeerd werden, zij nimmer hernomen zijn, maar dat Engelsche schepen door Franschen genomen, dadelijk tot een lager charter werden teruggebragt en daardoor verligt om hunne bezeildheid te vermeerderen. Ook werden de modellen der Fransche schepen meermalen, zelfs door de Engelschen, gecopieerd. Straks zullen wij bij de beschouwing der tegenwoordige soorten zien, dat de Fransche ingenieurs ook nu nog hunnen roem in den scheepsbouw weten te handhaven.

De groote invloed, die onder het Fransche Keizerrijk op den Nederlandschen scheepsbouw werd uitgeoefend, had ten gevolge, dat van dien tijd af onze schepen met die van alle andere zeevarende natiën konden vergeleken worden, en hoe klein, hoe onbeduidend hun aantal ook langzamerhand werd, vóór de invoering van den stoom had geene natie beter bezieldde schepen dan wij. Wie onzer zeeofficiëren herinnert zich niet met genoegen die uitmuntende fregatten, waardoor SOETERMEER en GLAVIMANS toonden dat zij geheel op de hoogte van hunnen tijd waren, en waarmede de Nederlanders overal, waar zij zich vertoonden, eer inlegden?

Dat onze schepen niet alleen voor vertooning maar ook tot strijden geschikt waren, bewijzen het bombardement van Algiers en de inname van Palembang. Intusschen werd de hoop van zoo menig Hollandsch hart niet verwezenlijkt; de marine bleef onder de regering van WILLEM I, na de vestiging van het Koninkrijk

der Nederlanden, achteruitgaan. Reeds spoedig werden sommige groote schepen onbruikbaar; de voorraad in de magazijnen werd uitgeput, en hoe kon zulks anders? Immers met eene begrooting, die niet met zekerheid bekend, doch bij benadering op ongeveer $5\frac{1}{2}$ millioen kan worden gesteld, kon eene marine als die, welke Nederland behoefde, niet geschapen, ja zelfs niet in stand gehouden worden. De staatkunde van het nieuwe Koninkrijk schijnt niet ten doel gehad te hebben, weder als zeemogendheid eene plaats onder de Europeische natiën in te nemen. Men wilde meer landmogendheid zijn; men onderhield alleen een eskader in de Middellandsche zee, omdat een traktaat met Spanje zulks vorderde. Men had in Oost- en West-Indië de hoogst noodige schepen, en toch teerde men in. Te vergeefs verhieven zich soms stemmen daartegen; zelfs leden der Staten-Generaal uit de zuidelijke provinciën drongen op uitbreiding der zeemagt aan: het mogt niet baten. Eindelijk werd de toestand van het zeewezen zoodanig, dat men toch noodig achtte er eenige verbetering in te brengen; in het jaar 1828 werd eene commissie benoemd om de sterkte der zeemagt te bepalen, en werden er buitengewone fondsen beschikbaar gesteld om linieschepen aan te bouwen.

De waarde van het drijvend oorlogsmaterieel werd toen op 22 millioen geschat; de benoodigde fondsen tot aanbouw werden op 25 millioen begroot en zouden over tien jaren worden verdeeld.

De treurige gebeurtenissen van 1830 waren oorzaak, dat aan de voorgestelde organisatie geen gevolg werd gegeven. De marine verachterde dan ook meer en meer; het aantal groote schepen nam steeds af; in 1831 was het gedaald tot 9 linieschepen, 24 fregatten en 13 korvetten. Behalve de eigenlijke Nederlandsche bestond er nog eene koloniale marine; deze was tegen het advies der Militaire commissie van Augustus 1814, twee jaren daarna opgerigt, en hoewel op grond der ervaring werd aangeraden, de vaartuigen der koloniale marine door Nederlandsch personeel te doen bemannen, was reeds in 1826 het koloniale corps opgevoerd tot 1500 koppen, waaronder 500 inlanders. Dit corps droeg de kiemen zijner ontbinding bij zich. Ofschoon er verdienstelijke officieren bij waren, hadden de meeste geene wetenschappelijke opleiding genoten; sommigen zelfs waren stuurlieden, die bij de koopvaardij niet konden voldoen.

De koloniale marine ging dan ook te niet, en wij zullen zien welken invloed dat op de Nederlandsche marine uitoefende.

De opheffing geschiedde in het jaar 1842, onder de bepaling dat in de plaats daarvan een Nederlandsch eskader, bemand met 1400 koppen, in Indië aanwezig zoude zijn, waarvoor de marine jaarlijks f 2 500 000 subsidie uit de koloniale kas zou genieten. Aan het eerste gedeelte dezer bepaling is meer dan voldaan, en slechts gedurende één jaar (1847) is de sterkte van het eskader in Indië beneden de 2000 koppen geweest; het tweede gedeelte werd minder stipt gevolgd, immers de grootste subsidie, die tot 1852 aan de marine verstrekt werd, bedroeg slechts f 1 250 000.

Nimmer heeft een maatregel, in beginsel goed, zoo nadeelig gewerkt als de vereeniging der koloniale marine met de Nederlandsche. De koloniale vaartuigen waren meerendeels oud en versleten, de bewapening verachterd; in dit alles moest voorzien worden uit de weinige fondsen, die op de marine-begrooting voor materieel waren uitgetrokken. Hetgeen dus anders nog aan groote schepen zou kunnen besteed zijn, werd nu gebruikt tot het bouwen van kleine vaartuigen, waardoor die garnalenvloot van schoeners en schoenerbrikken ontstond, die in de koloniën uitnemende diensten hebben gedaan, doch die nimmer den naam van oorlogschepen verdienden.

Dit had juist plaats in een tijd, toen de marine pas een nieuw tijdperk was ingetreden door de toepassing van den stoom als beweegkracht op de schepen. FULTON was de eerste, die dit denkbeeld in praktijk bragt. Reeds eenige jaren hadden stoomschepen bestaan, vóór dat men het waagde hen groote reizen te doen ondernemen, en, vergis ik mij niet, dan komt aan ons de eer toe, van het eerst met een stoomschip (de *Phoenix*, 1838) de groote reis om de Kaap naar Indië gedaan te hebben. Men wist, dat raderstoomschepen over het algemeen slechte zeilschepen waren. De ruimte liet niet toe, om langer dan voor ongeveer 14 dagen steenkolen te bergen; men vreesde dus, dat dit soort van schepen weinig geschiktheid voor lange reizen zou hebben, daar ook de machines slechts van 100—160 paardenkracht en zeer gecompliceerd waren.

Even als met alle nieuwigheden, hadden de raderstoomschepen hunne hartstogtelijke bestrijders, en niet minder overdreven vrien-

den. De eersten ontkenden, dat deze schepen ooit in een zee-oorlog zouden kunnen strijden, en beweerden, dat zij hoogstens voor sleepdiensten en het overbrengen van depêches zouden te gebruiken zijn. De laatsten daarentegen dachten, dat alleen stoomschepen in den oorlog zouden kunnen gebruikt worden, dat een klein scheepje met een paar granaatkanonnen de linieschepen en fregatten meester zou worden, en zulke vaartuigen voortaan alleen over de heerschappij op de zee zouden beslissen.

Deze meening vond vooral steun bij de onbepaalde voorstanders der granaatkanonnen, die sedert eenige jaren op aandrang van den kolonel PAIXHANS waren ingevoerd. De holle projectielen waren sedert lang bekend; reeds in de 16^e eeuw waren zij door een bevelhebber van het kasteel van Gemappe uitgevonden. KAREL V liet ze in tegenwoordigheid van zijn veldtuigmeester DON LOUIS DE VELASCO beproeven, doch dit viel zoo ongunstig uit, dat men ze niet invoerde; bij die proeven werden de projectielen met de buis naar achteren in den vuurmond gebragt.

Tegen het laatst van de 17^e eeuw kwam de Fransche kapitein DESCHIENS op het denkbeeld, de buis van de lading af te keeren, hopende dat, door de speelruimte, de vlam om het projectiel heen de sas zou ontsteken. Dit gelukte, en hij maakte met voordeel gebruik van de granaten in een gevecht tegen 4 Engelsche schepen. Hierdoor zijn deze projectielen weder in gebruik gekomen, maar alleen aan den wal; waarschijnlijk omdat men aan boord de granaten als te gevaarlijk voor den gebruiker zelven vreesde. Eerst later werd men met het denkbeeld om deze *mijnen* op een schip, waar alles zoo brandbaar is, te gebruiken, meer gemeenzaam. Langzamerhand werden de granaatkanonnen algemeen ingevoerd; doch eerst bij de vernieling van de Turksche vloot bij Sinope hebben zij getoond niet alleen op het proefveld, maar ook in den werkelijken oorlog verschrikkelijk te zijn.

Men vergeet bij de waardering van dit feit echter niet, dat het Turken waren, die bekend staan als met de ammunitie zeer onvoorzigtig om te gaan, terwijl de schepen ten anker lagen en dus als het ware een vast mikpunt opleverden. In alle geval levert het gevecht van 17 October 1854, door de vereenigde Fransche en Engelsche vloten tegen de forten van Sebastopol, waarbij geen enkel schip vernield of in den grond geboord werd, het bewijs,

dat men op granaatvuur tegen schepen geen te onvoorwaardelijk vertrouwen mag stellen.

Buiten allen twijfel blijft het echter, dat de invoering van het horizontaal granaatvuur, gepaard met de toepassing van den stoom als beweegkracht, in het oorlog voeren ter zee eene geheele omwenteling heeft te weeg gebragt, vooral toen de schroef de plaats der raderen verving, waardoor de nadeelen, die de stoomschepen hadden, grootendeels vervielen, en al het voordeel van zeilen stoomschip nu kon vereenigd worden. Langzamerhand waren tevens de stoommachines vereenvoudigd en verbeterd, zoodat niet alleen de groote raderkasten, die zoo belemmerend voor de plaatsing van eigen geschut waren en zulk eene groote trefkans voor dat des vijands opleverden, konde vervallen, maar men de weinig ruimte innemende machine geheel onder de waterlijn kon plaatsen; hierdoor maakte men haar bijna schotvrij, en liep dus geen gevaar om zijne beweegkracht door een enkel gelukkig schot des vijands verlamd te zien. De fijn besneden lijnen, die men het schroefschip geven moest om het anelheid onder stoom te verzekeren, maakten het tevens tot een uitmuntenden zeiler.

Men dacht nu een onverbeterlijk oorlogschip gevonden te hebben, dat schier aan alle eischen kon voldoen. De *Napoleon*, door den genialen Franschen ingenieur DUPUIS D'LOUXE ontworpen, de *Algesiras* en de *Bretagne* waren meesterstukken in dat genre; zij hadden eene vaart van 12—15 mijlen.

Dit was dus sedert de vestiging van ons koninkrijk de tweede belangrijke hervorming, die de bouw der oorlogschepen eischte.

De invoering van stoommachines maakte de oorlogschepen kostbaarder, zoowel in aanbouw als in onderhoud en gebruik. Was vroeger aan den bouw van eigenlijke oorlogschepen weinig gedaan, nu hield dit nagenoeg geheel op. In Indië waren stoomschepen onmisbaar, en hierin moest het inmiddels met f 440 000 ingekrompen budget van marine voorzien. Het natuurlijk gevolg hiervan was, dat de vloot meer en meer verviel, en dat zij ten eenenmale ongeschikt werd voor hare hoofdbestemming, die is: krachtdadige medewerking aan de verdediging van het vaderland. Zeker is het te betreuren, dat vroegere bewindslieden den moed of de opregtheid misten, om ronduit te verklaren dat wij eigenlijk geene marine meer hadden; integendeel werd steeds volge-

houden, dat de marine in goeden staat verkeerde en voldoende voor hare bestemming was. Om dit te bevestigen en oningewijden zand in de oogen te strooijen, werden soms eenige schepen, of liever scheepjes, met veel moeite bij elkander gebragt, en dat noemde men dan een eskader. Moet het niet als een bijtende spot worden opgevat, dat Keizer NICOLAAS, op zijne doorreize naar Engeland, te Hellevoetsluis een paar brikjes, schoeners en kleine stoomscheepjes ziende, tot den Minister van Marine zeide: „Je savais votre Marine bien organisée, mais je ne vous croyais pas de cette force là.” En toch werd dit feit gebruikt om die enkele volksvertegenwoordigers, die begrepen dat er geene Nederlandsche marine meer bestond, tot zwijgen te brengen.

Eindelijk stond er een man op, die den moed had den waren toestand der zeemagt bloot te leggen, en die van de groene tafel de waarheid ronduit verkondigde. Hetgeen zee-officieren niet onbekend kon zijn, werd nu officieel aan de gansche natie gezegd: „Nederland heeft geene eigenlijke oorlogsmarine meer.” Nu zou men in Nederland bijna wakker geschud zijn, en men begon naar de oorzaken van het verval te zoeken, dat werd toegeschreven aan het niet handelen volgens een vast stelsel. De Minister, die den moed gehad had de waarheid te spreken, had ook dien van te erkennen, dat er op dat oogenblik geen vast stelsel gegeven kon worden, omdat het zeewezen juist in dat tijdperk van overgang verkeerde waarop hierboven gewezen werd, namelijk de ontwikkeling van schroefschepen.

Eene staats-commissie, in 1852 bijeengeroepen, ontwierp een stelsel voor onze vloot, waarvan schepen met behulp van stoomvermogen de kern zouden uitmaken. Hoeveel goeds er in den arbeid dier commissie ook ware, toch kon zij de algemeene goedkeuring niet wegdragen. Naar het oordeel van sommigen, die zich overigens met het aantal schepen konden vereenigen, was er een groot beginsel — voor eene kleine natie vooral — in miskend, namelijk dat der snelheid. En zeker was het niet te ontkennen, dat een zwaar fregat met 225 paardenkracht onder stoom geene beïdende snelheid kon bereiken. Intusschen mag niet uit het oog worden verloren, dat wij in een zeer exceptionelen toestand verkeerden; wij willen, namelijk, voor betrekkelijk weinig geld schepen hebben, die aan verschillende, soms tegenstrijdige voorwaarden

moeten voldoen, ten einde te kunnen beantwoorden aan de bestemming onzer marine, namelijk: verdediging van ons grondgebied in en buiten Europa, bescherming van handel en zeevaart.

Nog een oogenblik moet ik uwe aandacht bepalen bij de schroefschepen, omdat het mijne vaste overtuiging is, dat zij zoo spoedig nog niet uit de vloten der zeemogendheden zullen verdwijnen, en dat zij, vooral voor ons, nu nog onmisbaar zijn.

Het is, met het oog op de groote togten die onze oorlogschepen moeten maken om de koloniën te bereiken, een volstrekt vereischte, dat zij veel levensmiddelen kunnen medevoeren. Onze oude zeilschepen bergen voor meer dan zes maanden victualie en ongeveer 120 dagen water. Nu echter het stoomwerktuig met ketels en steenkolenvoorraad eene groote ruimte vordert, en de tonnemaat naar evenredigheid daarmede niet toenam, is het natuurlijk gevolg, dat de ruimte tot berging van victualie werd ingekrompen. Hoe grootere machine, hoe meer van deze ruimte moest worden afgestaan, en het is dan ook eene schaduwzijde der groote Fransche en Engelsche schroefschepen, dat de meeste slechts voor drie maanden victualie en 6 à 7 dagen steenkolen kunnen bergen. Is dit voor schepen, die bestemd zijn om in de nabijheid van eigene havens te ageren, geen groot bezwaar, voor ons is dit met het oog op Indië overwegend.

Door de schepen langer te maken, worden zij voor onze vaarwaters te onhandelbaar, daar een lang schip slechts zeer langzaam en in eene groote ruimte draait; den tonneninhoud door diepgang te vermeerderen, kan nog minder, met het oog op de weinige diepte onzer zeegaten. En dit, gevoegd bij de finantiële bezwaren, zijn waarschijnlijk de redenen geweest, waarom in onze fregatten zoo weinig, ja ik durf gerust zeggen te weinig stoomvermogen geplaatst is. Zij zullen daarom niet ligt eene blokkade verbreken, zonder reeds spoedig door de vijandelijke schepen achterhaald te worden, en geen kracht genoeg bezitten om, wanneer de vijand zich door hevigen wind tijdelijk van de kust heeft moeten verwijderen, in zee te kunnen komen.

Nogmaals moet ik het herhalen: voor eene kleine natie als wij, die slechts weinige schepen kan hebben, moeten zij uitmunten in snelheid om een magtiger vijand te kunnen ontwijken en, als de kans gunstig is, een gelijken of zwakkeren te kunnen bestrijden.

Na deze korte uitweiding over de schroefschepen, wordt het tijd tot het 4^e type van schepen over te gaan ' namelijk de verschillende soorten van pantservaartuigen. Zij hebben hun ontstaan te danken aan de overtuiging, dat graniet, steenen- of aardn wallen, in één woord vestingen en batterijen, doelmatig aangelegd en bewapend, een groot overwigt op schepen hebben verkregen sedert de invoering van het horizontaal granaatvuur. Generaal PAIXHANS stelde reeds in 1825 voor, de schepen met een ijzeren barnas te bekleeden; hij beweerde dat platen van 7 à 8 duim tegen de grootste kalibers, en van 4 duim tegen veldgeschut voldoende zouden zijn. Wel werden dientengevolge, vooral in 1844, proeven genomen, doch tot de pantsering van vaartuigen werd nog niet besloten. De eerste proeven geschiedden tegen ijzeren platen, achter elkander geplaatst en van 12 strepen dikte ieder, en men bevond dat een 50 pds kogel, met $\frac{1}{2}$ kogelzware lading op 10 ellen geschoten, niet door 10 achter elkander gelegen platen heendrong.

Reeds in 1782, bij het beleg van Gibraltar, had men beproefd de schepen tegen het vuur der vesting te beschutten, en de generaal d'ARÇON liet genseerden lineschepen eene 15 palm dikke borstwering geven en de ruimte tusschen de inhouten vol water loopen, terwijl ze door eene schuinsche blinding bomvrij waren gemaakt. Deze batterijen voldeden niet, omdat zij te log en uiterst moeilijk te verplaatsen waren. Ditzelfde was het geval met de drijvende batterij, die FULTON in Amerika maakte, hoewel deze eene machine van 100 paardenkracht had. De eerste eigenlijk gepantserde batterijen, die daarna gebouwd werden, zijn: *La Lave*, *La Dévastation* en *La Tonnante*; zij gingen slechts 2,6 el diep en hadden kanonnen van 50 p^d.

Wij kennen den uitslag van hun gevecht tegen Kimburn. Men vergete daarbij echter niet dat de batterijen, die zij tegenover zich hadden, slechts met 25 stukken van 24 en 18 p^d. gewapend waren, en dat 10 lineschepen, 12 fregatten en 13 bom- en kanonnerbooten de gepantserde batterijen ondersteunden. Moge de overwinning al niet zoo schitterend geweest zijn als men dat wil doen voorkomen, van dat oogenblik af aan heeft men de mogelijkheid erkend, om de schepen door eene ijzeren bekleding voor het destijds in gebruik zijnde geschut onkwetsbaar te maken.

De bovengenoemde vaartuigen hadden echter als handelbare schepen zeer slecht voldaan; zij rolden vreeselijk, stuurden niet, en liepen slechts 2 mijlen, terwijl zij bij een weinig zee in het geheel niet vooruit kwamen. Van toen af ontstond er een strijd tusschen de dikte der pantserplaten en de zwaarte van het geschut, dien wij, als te veel bekend, in al zijne phasen niet behoeven te volgen. Voor het oogenblik, meen ik, dat de artillerie de bovenhand heeft, daar het Sir WILLIAM ARMSTRONG gelukt is met zijn kanon van 300 pond een stalen puntkogel van 98 Nederlandsche ponden te schieten, en daarmede platen van 0,19 el dikte, gesteund door 0,254 el djatiehout, geheel vernielt.

Is ons land sedert de invoering der gepantserde schepen en van het getrokken geschut, voor zooverre de verdediging tegen schepen betreft, in een gunstiger, dan wel in een ongunstiger toestand gekomen? Ziedaar eene vraag, waarover onder deskundigen groot verschil van meening bestaat. Zoo lang er geen geschut bekend was, dat de pantserplaten kon vernielen, en dus gepantserde schepen onkwetsbaar waren, leed het geen twijfel of onze toestand was veel ongunstiger; immers, onze vaste kustverdediging werd doelloos, en de vijand zou steeds met een veel grooter aantal schepen kunnen aanvallen, dan wij bij magte waren hem tegen te stellen. Gelukkig is dit tot nog toe het geval niet, en heeft de artillerie de middelen gevonden om de dikste platen, die men gemaakt heeft, niet alleen te doorboren — want dat ware niet voldoende — maar te vernielen. Wel wordt er gesproken van pantserplaten te maken, die 0,305 el dikte zullen hebben, dan het schijnt nog niet gelukt te zijn, en al gelukte het, dan zal het de zwaarte der schepen, en dus hunnen diepgang, zoodanig vermeerderen, en de weinige zeevaardigheid die zij nu hebben, zoodanig verminderen, dat zij onze zeegaten moeijelijk zullen kunnen binnen komen.

Bij de verschillende stelsels, die voor onze marine werden voorgesteld, stuitte men immer op het groote bezwaar om de schepen, die men noodig achtte, behoorlijk te bemannen. Dit nu is met de invoering der pantserschepen veel verminderd; vooreerst omdat zij niet zoo talrijk behoeven te zijn, en ten tweede omdat zij minder bemanning vereischen; zoodat uit dit oogpunt onze positie zeker gunstiger is.

Eene moeilijkheid, die de verdediging van onze voornaamste zeehaven, die van het Nieuwediep, opleverde, was de groote breedte van de Texelsche zeegaten, zoodat eene vloot het Westgat instoomende tusschen de batterij van kaap Hoofd en de bank van de Hors op Texel, van beide stranden meer dan 1600 Nederl. ellen kon verwijderd blijven, en dus voor granaatvuur bijna onbereikbaar was.

Geen zee-officier betwijfelt dan ook de mogelijkheid, dat eene vloot, uit schroefschepen bestaande, zonder noemenswaardige schade op de reede van Texel kon komen.

Het zij mij vergund hier te doen opmerken, dat men zich over het algemeen een te gering denkbeeld maakt van hetgeen een schip in een gevecht kan verduren, alvorens reddeloos te zijn. Ware dit, zoo als de boeken soms zeggen, met eenige weinige schoten te doen, waarom is dan in het reeds genoemde gevecht van de geallieerde vloeten tegen de fortten van Sebastopol, in het jaar 1854, geen enkel schip gezonken?

Hoe heeft de admiraal FERAGUTH het durven wagen, met zes houten schroefkorvetten bij zijn eskader, de passage van Charlestown te forceren en langs fort Sumter en de verdere versterkingen, die daar waren aangelegd, te stoomen, zonder dat een der houten schepen zooveel letsel bekwam, dat het aan het daarop gevolgde gevecht geen deel kon nemen? — In onze eigene geschiedenis vinden wij twee merkwaardige voorbeelden: dat van het fregat *Euridice*, namelijk, dat in 1832 gedurende 8 uren door eene Fransche houwitsers-batterij beschoten werd; slechts 7 granaaten raakten, waarvan er één sprong, zonder dat het schip zonk of zelfs het gevecht behoeft te staken. Het tweede is dat van de *Mедуза*, die bij Simonoseki 17 schoten in den romp kreeg, waarvan 5 op de waterlijn; verscheidene granaten sprongen, en toch vervolgde het schip zijnen togt.

Dat ten anker liggende houten schepen niet in eene zeer na-deelige positie tegenover aarden- of steenen batterijen verkeerden, is onbetwistbaar; doch dat eene schroefvloot, met den vollen vloed achter zich en eene vaart van ongeveer 400 Nederl. ellen in eene minuut, iedere kustbatterij op 1000 Nederl. ellen kan passeren zonder al te veel schade te lijden, is even zeker.

Is zulks reeds met houten schepen het geval, hoeveel te meer met gepantserde, zelfs tegenwoordig, nu de banen van de projectielen, uit getrokken geschut geschoten, zooveel bestrijken en dus juister zullen zijn dan voorheen. Deze overtuiging schijnt bij de commissie tot het verbeteren onzer kustverdediging levendig te zijn geweest; immers haar rapport draagt daarvan overal de kenteekenen.

Levert de breedte onzer zeegaten een groot nadeel op bij de verdediging, de betrekkelijk geringe diepgang is daarentegen een groot voordeel. Zij toch is oorzaak, dat wij niet aangevallen kunnen worden door schepen van zoodanige grootte, dat wij niet gelijke tegenover hen zouden kunnen stellen. Alleen in aantal zullen zij ons waarschijnlijk verre overtreffen, maar schip tegen schip zullen de verdedigers zeker niet minder behoeven te zijn dan de aanvallers.

Hoeveel er reeds over gepantserde schepen geschreven is en nog wordt, de onzekerheid omtrent de doelmatigste inrigting blijft nog groot, en dit maakt het moeilijker dan ooit een vast stelsel voor onze zeemagt te ontwerpen. Immers „ieder stelsel moet op waarheid gegrond zijn, en indien de grondslagen niet absoluut waar, indien ze niet aan de wetenschap getoetst, door onderzinking en praktijk geijkt zijn, is het geen stelsel maar eene veronderstelling!” Wanneer deze woorden, aan een tijdschrift ontleend, juist zijn, kan men dan nu een stelsel aannemen? Zijn de verschillende principes, waarnaar pantserschepen gebouwd zijn, aan de wetenschap getoetst en door de praktijk geijkt, waarom is men dan nog overal zoekende, nu eens bouwende volgens de plannen van STEVENS of ERICKSON, dan weder volgens die van REED of COLES? Waar zijn de pantserschepen het meest beproefd, en dan niet op proefvelden maar werkelijk in den oorlog? Immers in Amerika; en wat berigten ons de laatste Engelsche tijdschriften? Dat juist Amerika reeds bezig is 20 houten schroeffregatten, met veel stoomkracht en het zwaarst mogelijke geschut bewapend, te bouwen, omdat men er overtuigd is dat geen ijzeren pantserschepen op zee kunnen ageren; en strookt dit niet geheel met hetgeen de Times ons drie weken geleden meldde, dat de laatste proeftocht met de twee nieuwst gebouwde pantserschepen geheim gehouden werd, omdat zij totaal mislukt was? Be-

vestigt dit niet volkomen de meening van hen, die steeds volhielden, dat pantser-schepen niet geschikt waren om zeetogten van eenigen duur te ondernemen?

Alleen van de Fransche zijde wordt het tegendeel volgehouden, en als men de rapporten van den admiraal PENAUD leest, zou men dan niet denken dat gepantserde schepen even goed, ja beter zee konden bouwen dan andere? Maar dit is de officiële waarheid, en dat beteekent misschien wel iets anders dan de eenvoudige; ik, ten minste, geloof aan de zeevaardigheid der gepantserde schepen evenveel, als aan de reeds dikwijls officieel aangekondigde vlugt van JUAREZ uit Mexico.

En echter hebben Fransche gepantserde schepen de reis derwaarts gemaakt; maar hoe? In een particulieren brief stond: „hoe wij er gekomen zijn, is God bekend, en toch hadden wij niets dan mooi weder en slecht water; hoe wij terug zullen komen, weet ik niet, en als God ons niet weder helpt, dan zijn wij zeker verloren.” Wat het gepantserde fregat de *Prins Consort* in de Iersche zee overkwam, is ieder bekend, en tevens dat geen der opvarenden meer met een gepantserd schip naar zee wil.

Minstens is er dus onzekerheid. En mag men daarop een stelsel bouwen? In Engeland, Frankrijk en Amerika mislukken een massa schepen en men bouwt weder andere; maar wat zegt men hier, als een enkel schip van eene geheel nieuwe soort niet terstond aan alle, soms tegenstrijdige eischen voldoet? Als een warm-waterbak van het een of andere schip springt, gewaagt heel Nederland er van. Wat zou er dan niet voorvallen, als een schip van omstreeks 3½ millioen — de minste prijs, waarvoor men volgens den bekenden ingenieur SCOTT RUSSELL een zoogenaamd gepantserd zeeschip kan bekomen — mislukte? Neen; bij de beperkte middelen als die, welke wij voor ons zeewezen kunnen besteden, is het onmogelijk op dit oogenblik eene vloot te bouwen, die aan onze behoefte voldoet, en al stond morgen een JAN DE WITT of een COLBERT aan het hoofd van ons zeewezen, hij zou daartoe niet bij magte zijn.

Maar, vraagt men dan met reden, wat blijft ons op dit oogenblik te doen? Moet ons grondgebied in en buiten Europa, moeten onze handel en scheepvaart onverdedigd blijven? Zeker niet, en wanneer ik het waag hier in deze vergadering met beschicdenheid daar-

over mijne meening te zeggen, dan doe ik zulks in de hoop, dat kundiger en bevoegder zee-officieren mij dáár, waar ik dwaal, teregt zullen willen wijzen. Zoo zal door wisseling van denk-beelden het doel dezer vereeniging werkelijk worden bevorderd, en meer en meer licht verspreid over de moeilijke punten van ons zeewezen.

Het is algemeen bekend dat onze kust, van af den *Hoek van Holland* tot het zeegat van *Texel*, bij aflagenden wind gelegenheid tot het doen van landingen aanbiedt, en dat met het tegenwoordige getrokken geschut zulks bijna overal onder het bereik van het scheepsvuur kan plaats hebben. Nergens biedt de kust eene wijkplaats aan voor onze eigene schepen, die, hoe ondiep gaande, overal voor het vijandelijke vuur bereikbaar zullen zijn. Van de zijde der zeemagt kan dus tegen een overmagtigen vijand regtstreeks niets gedaan worden om eene landing te beletten, en het zal de taak der landmagt zijn die te bemoeijelijken en de gelande troepen te verjagen. De zeemagt kan alleen dan iets doen, wanneer de vijand niet magtig genoeg is om de zeehavens met overmagt te blokkeren, en de landing niet door schepen die geen troepen overvooien, en dus tot strijden gereed zijn, ondersteund wordt.

Nu spreekt het van zelf, dat hoe talrijker en beter onze schepen zijn, hoe grooter ook de magt des vijands zal moeten wezen om eene landing op onze kusten te beproeven, en hoe grooter magt daartoe vereischt wordt, hoe minder gemakkelijk er toe zal worden besloten en hoe minder mogelijkheden in staat zullen zijn ze te ondernemen.

De veelal op onze kusten heerschende winden maken de dagen, tot landen geschikt, zeldzaam en meestal van korten duur. Het ontschepen van ligte artillerie en kavallerie is mogelijk, doch zal steeds met bezwaren gepaard gaan, terwijl dat van een belegeringstrein als ondoenlijk te beschouwen is. Het zal dus voor den vijand altijd eene zeer précaire onderneming zijn, en hij zal zeker liever eerst beproeven eene zeehaven magtig te worden, ten einde eene basis voor zijne verdere operatiën te hebben en zwaar geschut aan den wal te kunnen brengen.

Het rapport der commissie voor de kust-defensie heeft daarom dan ook eene reeks van versterkingen voorgesteld, ten doel

hebbende den toegang onzer zeegaten te bemoeijelijken, en tevens de soort en het aantal der schepen en vaartuigen opgegeven, die daartoe moeten medewerken. Ook daarin straalt de overtuiging door, die sedert lang bij de zee-officieren gevestigd was, dat onze zeemagt niet bij magte zal zijn den vijand, buiten gaats, slag te leveren. Bij een onverhoopten oorlog met eene der grootte zeemogendheden, en bij de onzekerheid die bestaat omtrent de soort van schepen waarmede voortaan in zee zal gestreden worden, zal de rol van de zeemagt zijn:

1°. Mede te werken met de forten en kust-batterijen om den vijand den doortogt te beletten.

2°. Om, wanneer hij doorgedrongen doch zeker zeer gehavend zal zijn, te beletten dat hij de geleden schade herstelle, hem alsdan aan te vallen en weder onder het vuur der batterijen terug te dringen of zoo mogelijk tot overgave te dwingen.

3°. Om op de boven-rivieren de overgangen te beletten, zijne bruggen te vernielen, en het postvatten achter dijken en aan de oevers te verhinderen.

Meergenoemde commissie acht tot de beide eerste doeleinden noodig: stoombatterijen, monitors en stoomrammen. Met de meeste bescheidenheid zal ik het straks wagen, wat de derde soort van vaartuigen betreft, eene opmerking te maken. Met de beide eerste zal zich wel ieder zee-officier kunnen vereenigen, want is de zeevaardigheid der pantserschepen te betwijfelen, de Amerikaansche oorlog heeft ons het bewijs geleverd, dat zij in slecht water, dus binnengaats, niet alleen met vrucht kunnen worden aangewend, maar zelfs onmisbaar zijn. Wij kunnen dus hun voorbeeld volgen en voor onze binnenlandsche verdediging kiezen uit de menigte modellen, die daarvan bekend en beproefd zijn, met toepassing der verbeteringen, die COLES en REED in de laatste tijden daarop voorstelden. In het bijzonder verdient onze aandacht dat soort van vaartuigen, die door STEVENS werden vervaardigd, en waarvan de *Naugatuck* een der minst kostbare is. Het is slechts ongeveer 30 ellen lang, 6 ellen breed, zal in gevecht, door het inpompen van water, slechts eene kleine oppervlakte aan het vijandelijk geschut opleveren en dan 2.75 el diep gaan, terwijl het ledig slechts 1.68 el water behoeft.

De bewapening bestaat in een zwaar stuk van 100 pond en twee

kleinere van 12 pond; door toepassing van ringen van caout-chouc reculeert het eerste slechts 6 duim. Zouden dergelijke monitors niet aan vele vereischten voor onze vaarwaters voldoen? Zoowel op de reede van Texel, in de Zuiderzee tot voor Amsterdam, als in de vaarwaters van het zuidelijk frontier, en tot zekere hoogte op de rivieren zullen zij zelfs geschikt zijn. Van twee schroeven voorzien, stuurt zulk een vaartuig uitmuntend en, wat in naauwe vaarwaters van zooveel belang is, het draait op de plaats en loopt 11 mijlen. Zeker zou een zwaarder vuurmond tegen gepantserde schepen nog te verkiezen zijn, doch de door den verdienstelijken inspecteur der artillerie van de marine uitgedachte projectielen, die zoo uitmuntend voldaan hebben, maken het gebruik van zwaardere vuurmonden niet zoo volstrekt noodig voor schepen, die op onze binnenwateren moeten ageren.

Wij willen echter niet gcacht worden dit model als onverbeterlijk aan te prijzen. Wij hebben met de korte beschrijving vooral op het oog gehad aan te toonen dat schepen, waarvan de diepgang binnen zekere grenzen geregeld kan worden, bestaanbaar zijn, omdat zij voor sommige onzer vaarwaters uitnemend passen, vooral zoo als bij Amsterdam, waar men, om er te komen, over ondiepe plaatsen moet varen, terwijl op de plaatsen zelven meer water staat en dus dieper, dat beteekent hier krachtiger, schepen kunnen gebruikt worden.

De ondervinding, die men van de ramschepen heeft, is slechts zeer gering en bestaat, zoover mij bekend is, alleen in het gevecht van den *Merimak* met de houten fregatten de *Congress* en de *Cumberland*, waarvan alleen het tweede door den ram in den grond geboord werd, doch waarbij deze tevens beschadigd is. Hoewel later beweerd werd, dat de *Merimak* niet behoort tot ramschip was ingerigt, had hij ook slechts een houten schip tegenover zich; onze ramschepen zullen zeker tegen zware gepantserde vaartuigen, waarmede men kan aannemen dat de vijand zal zoeken in te dringen, te strijden hebben. De admiraal PARIS is van meening, dat indien de spoor vat in een schip, dat eene groote vaart heeft, zij er welligt met beschadiging van het geheele voorschip zal afgerukt worden, en dat in ieder geval het ligste schip, hetzij het aanvalt of aangevallen wordt, de meeste schade zal krijgen. Hij vergelijkt het gevecht van een ramschip met iemand, die met

zijn eigen hoofd dat zijns vijands zoekt te verbrijzelen. Nog meent hij dat, bij eene eenigzins aanmerkelijke vaart, de schok bij het rammen zoo groot zal zijn, dat de ketels en hunne pijpen zullen springen, en de stoom en het kokende water zich door het gansche schip zullen verspreiden. Er blijft dus veel onzekers in het gebruik van den ram, en zijn nut is zeer twijfelachtig.

Zou het dan niet voorzigtiger zijn, in plaats van schepen te nemen, bij welke het verkrijgen van den schok de hoofdzaak uitmaakt en waarvan de wapening geheel ondergeschikt is, de zaak om te keeren, en liever schepen tot onze verdediging te bestemmen, waarbij wapening hoofdzaak is en de ram alleen dan aangebracht wordt, als zulks, zonder aan de goede eigenschappen van het schip te schaden, kan geschieden? Wat het geschut uitwerkt, weten wij; wat de ram doen kan, veronderstelt men slechts; en mag een stelsel op veronderstellingen gebouwd worden? En zulks te minder, omdat de voorgestelde ramschepen slechts 33 palmen diepgang mogen hebben, terwijl de vijand met schepen van den dubbelen diepgang op onze reeden kan komen, en, gelijk wij boven zagen, de kleinste schepen bij het aan boord loopen zeker het meest zullen beschadigd worden. De vijand zal dus, voor zoo verre het rammen betreft, in veel voordeliger positie verkeerden dan wij. Liever dan nog de zwaarste schepen, die ter verdediging bestemd zijn, van sporen voorzien, omdat zij zich in allen gevalle beter tot het gebruik daarvan eigenen dan de kleinere.

Wij zouden dus de voorkeur geven aan het vermeerderen van het aantal drijvende batterijen en monitors, en gelooven dat daardoor onze verdediging nog krachtiger zal worden.

Voor onze boven-rivieren zullen wij een minder diepgaand model van gepantserde schepen behoeven, en dat het mogelijk is om hun slechts een diepgang van 1,22 te geven, is in Amerika bewezen, waar wij o. a. de *Benton* aantreffen, die gepantserd, geblindcerd en met 18 stukken van 0,203 en 0,258 gewapend, niet dieper gaat. Dit schip doorstond meermalen het vuur van batterijen en veldwerken der Zuidelijken, zonder belangrijke schade te bekomen. Hier zou een spoor, ter vernieling van pontons en bruggen, zeker uitmuntende diensten kunnen doen.

Er zouden dus bij de verdediging van ons grondgebied drie hoofdschepen van gepantserde vaartuigen aanwezig moeten zijn:

- 1^o. drijvende batterijen;
- 2^o. monitors;
- 3^o. vaartuigen van ongeveer 1,20 diepgang, uitsluitend voor de boven-rivieren bestemd.

Ten einde gemakkelijk te kunnen draaijen, moeten alle van twee schroeven voorzien zijn, en opdat deze in het gevecht niet door afgeschoten tuig beschadigd kunnen worden, de beide laatste soorten geheel zonder tuig, de eerste met zoo weinig mogelijk, en, wil men hun al masten geven, dan zonder want, maar tot steun trépieds, zoo als die door kapitein COLES zijn uitgedacht en reeds op de Engelsche schepen zijn ingevoerd.

Het aantal, van iedere soort benoodigd, is door de commissie na naauwkeurig onderzoek opgegeven, en is voor de Noordelijke gaten en vaarwaters:

3 stoombatterijen	58	palm	maximum	diepgang.
3 stoomrammen	33	"	"	"
8 monitors	24	"	"	"

En voor de Zuidelijke zeegaten en riviermondingen:

- 4 stoomrammen;
- 6 monitors, en de twee bestaande, slechts gedeeltelijk gepantserde batterijen.

Wat het aantal vaartuigen voor de boven-rivieren betreft, dit is niet met juistheid te bepalen, alvorens bekend is hoe diep de monitors zullen gaan, die men in de andere vaarwaters gebruiken wil; immers hoe minder die diepgang zal zijn, hoe verder zij de rivieren zullen kunnen opvaren, en hoe geringer het aantal zal wezen, voor deze uitsluitend benoodigd.

Vóór wij tot de verdere bestemming der marine overgaan, waag ik het nog een enkel woord over de *Torpedos* te zeggen. De uitwerking, die deze watermijnen kunnen hebben, is zeker verschrikkelijk; in weinige oogenblikken is een geheel schip vernield — en toch vinden wij bij het menigvuldige gebruik, dat daarvan in den Amerikaanschen oorlog gemaakt werd, slechts enkele die aan het doël beantwoordden. Onder de voorbeelden om dit aan te toonen, kiezen wij het volgende:

Bij het reeds genoemde gevecht van den admiraal FERAGUTH in de baai van Charlestown, was het vaarwater als bezaaid met torpedos. Nadat de monitor *Tecumseh* door de uitbarsting van een

dezer watermijnen vernield was, stelde de genoemde admiraal zich met zijn houten schip aan het hoofd der indringende schepen, en stuurde regt door de torpedos heen, in de verwachting dat zij, reeds eenigen tijd daar liggende, van hunne plaats zouden geraakt zijn of niet meer afgaan. Zijn gevoelen bleek juist te wezen; geen enkele torpedo sprong, en dit bewijst ons, dat zij dikwijls kunne uitwerking missen. Vooral zal dit het geval wezen als zij, even als in onze zeegaten, gelegd moeten worden op plaatsen, waar dikwijls zoo veel zee staat, dat tonnen en boeijen, die voor zware ankers liggen, wegdrijven. Hoe zal men daar de torpedos op hunne plaats houden? En al gelukt dit, zullen zij dan op het juiste oogenblik te ontsteken zijn? Dit oogenblik toch is zeer kort, en een weinig te vroeg of te laat — en de uitwerking is gemist. Wij betwijfelen daarom of torpedos wel anders dan in zeer kalme waters die geweldige uitwerking zullen hebben, die zoo velen er zich van voorstellen. Men vergeet niet, dat bij de meeste schepen, die door torpedos vernield werden, deze laatste onder het vaartuig werden geplaatst. Wij meenen dat, zoo zij in de vaarwaters vooraf worden nedergelegd, en hetzij door den schok, hetzij door geleiding van eene elektrische vonk moeten ontploffen, men er niet veel meer op mag vertrouwen dan op de hindernissen, waarmede men de toegangen van vestingen en veldwerken zoekt te bemoeijelijken.

De bestemming der zeemagt tot bescherming onzer onschatbare bezittingen, splitst zich als van zelve in twee deelen: 1^o. handhaving van rust en orde; 2^o. verdediging tegen vreemde mogendheden, die ons van daar mogten willen verdrijven.

Willen wij voorkomen, dat niet andermaal onze zeemagt aan de gewone dienst der koloniën wordt opgeofferd, dan is eene volstrekte afscheiding van het Indisch materiël van dat der Nederlandsche marine noodig. De onmogelijkheid echter, vroeger zoo duidelijk gebleken, om een goed wetenschappelijk personeel voor de koloniale marine in stand te houden, zal het noodig maken de Indische vaartuigen door de Nederlandsche marine te doen bemannen, terwijl er tevens een hulp-eskader der Nederlandsche marine vóór of in Indië beschikbaar zal kunnen zijn.

Dit laatste zal niet alleen bestemd wezen om onder de ons

cijnsbare Indische vorsten het ontzag en den eerbied voor ons gezag te handhaven en te versterken, maar tevens ter verdediging tegen alle aanranding van buiten. Deze laatste bestemming wijst als van zelve aan, dat het weerbare, krachtige oorlogschepen moeten zijn, in staat zich met die van Europeesche mogendheden te meten.

De vaartuigen, bestemd voor de binnenlandsche dienst, het houden van politie, het weren van den zeeroof enz., kunnen gedeeltelijk in Indië aangebouwd, of wel voor rekening van de kolonie uit Europa ontboden worden. Raderstoomschepen van weinig diepgang en kleine schroefschepen (met 2 schroeven) zijn daartoe, volgens de ondervinding, het meest geschikt; zij zullen echter voor de bescherming van Java, Madura en Sumatra tegenover Europeesche vijanden weinig waarde hebben.

Het is niet te voorzien, dat men ons in Indië vooreerst met gepantserde schepen zal aanvallen:

- 1°. omdat de reis derwaarts zoo langdurig en gevaarlijk is, en die soort van schepen derhalve aldaar zeker niet strijdvaardig zouden nankomen; en
- 2°. omdat de mogendheden, welke altijd slechts een betrekkelijk gering aantal dier kostbare schepen kunnen hebben, die zeker in oorlogstijd niet buiten Europa zullen zenden.

Tegenover de houten schepen, die ons daar komen aanranden, zullen wij gepantserde stoombatterijen kunnen stellen, en dus in dat opzigt zeker een groot overwigt op den vijand kunnen bezitten.

De monitors, hoe geschikt anders ook in die meestal kalme wateren, zullen, naar ik vertrouw, in Indië niet te gebruiken zijn, omdat het personeel, dat nu reeds op de gewone schepen zoo veel lijdt van de dikwijls ondragelijke hitte, op die vaartuigen, waarin alleen door ventilatie eenige versehe lucht wordt gebragt, niet zou kunnen leven.

De stoombatterijen zullen van hout moeten zijn, zoowel omdat ijzeren in die wateren te veel zouden aangroeijen, als omdat de houten in Indië beter zullen kunnen vervaardigd worden. Blijkt dit niet doenlijk te zijn, dan kunnen zij ongepantserd in Indië gebragt worden. In ieder geval zullen de stoommachines en pantserplaten uit Europa moeten worden aangevoerd en op de établissemten van Onrust en Socrabaija aangebragt. Daartoe zullen zeker nieuwe werktuigen vereischt worden, doch deze zijn niet zoo kost-

baar, dat dit, met het oog op het groote gewigt der zaak, een overwegend bezwaar zou mogen zijn.

Op de reeden van Batavia en Soerabaija zullen zij, in verband met de aldaar nu reeds bestaande of nog aan te leggen batterijen, krachtig ter verdediging kunnen medewerken. Van een spoor, eenige voeten onder water geplaatst, voorzien, zullen zij voor houten schepen des te meer te vreezen zijn.

Van het materiëel der Nederlandsche marine zouden schepen, model *Watergeus (Alabama)*, van groot nut in de koloniën zijn. Hun diepgang maakt, dat zij niet alleen op Java en de reeden der buitenbezittingen, maar zelfs op sommige rivieren geschikt zijn, en daar zij tevens in oorlogstijd tot bescherming van den handel kunnen dienen, zijn zij voor de Nederlandsche marine bijzonder aan te bevelen. Zij zijn intusschen niet krachtig genoeg om in alle diensten te voorzien. Wij behoeven, zoowel in vrede als in oorlogstijd, in Indië kuilschepen van groote snelheid en met zwaar geschut gewapend. Bij alle belangrijke expeditiën is hunne onmisbaarheid overtuigend gebleken, terwijl het gezigt alleen van een *groot* oorlogschip op de vorsten zooveel indruk maakt, dat het eerbied voor ons gezag inboezemt en ons moreel overwigt op hen versterkt. In vreedestijd zullen een paar fregatten voldoende zijn; in oorlogstijd zal hun getal alleen bepaald worden door onze financiële krachten, en naar hetgeen wij hier in Nederland aan dergelijke vaartuigen kunnen missen.

Het laatste doel, waarvoor de marine bestemd is, bescherming van handel en zeevaart namelijk, is tevens het onbepaaldste.

De tijden om aan onze koopvaarders convooi te verleen en zijn lang voorbij; onze marine is daartoe niet bij magte, en de schepen zijn te veel over den ganschen aardbodem verspreid. In vreedestijd kan het vertoonen der vlag, waaijende van schepen die men in staat acht onze regten met kracht te verdedigen, uiterst heilzaam werken; het vermeedert het gezag onzer diplomatieke en consulaire agenten; het boezemt vertrouwen in aan onze in den vreemde gevestigde handelshuizen. In het algemeen: onze schepen zullen te meer ontzien worden, naarmate men in het buitenland weet, dat wij beter in staat zijn ze te beschermen, of ons door représailles over geleden onrecht te wreken. Hoe lang b. v. heeft niet het ter zee zoo magtige Engeland Amerika ontzien,

omdat men wist, dat bij een oorlog de laatsten zeker overal de Engelsche handelschepen zouden nemen of vernielen. En dat deze zienswijze juist is, heeft de ondervinding der laatste jaren bewezen, de *Alabama*, de *Florida* en de *Georgia*, dus slechts drie schepen der Zuidelijken, hebben de handelsvlag der Noordelijken bijna geheel van den Oceaan verdreven. Schepen dus, volgens bovengenoemde modellen gebouwd, zullen indirect onzen handel kunnen beschermen, terwijl wanneer men geene landing op onze zeehavens te vreezen heeft, zware fregatten een partiëlen oorlog op den Oceaan kunnen voeren tegen afzonderlijk varende vijandelijke schepen, waarvan het nut in 1812 door de Amerikanen tegen de Engelschen zoo overtuigend gebleken is. Op die wijze zou de Nederlandsche marine, hoewel niet krachtig genoeg om in linie aan vijandelijke vlooten slag te leveren, nog roemrijk op den Oceaan kunnen strijden, en haar tot vijand of tot bondgenoot te hebben, zou zelfs voor de grootste zeemogendheden geen onverschillige zaak zijn.

Maar om dit alles te bereiken, om de marine aan hare driedelige bestemming: verdediging van Nederland, van zijne koloniën, en bescherming van handel en zeevaart te doen beantwoorden, zijn buitengewone fondsen noodig, en om die te verkrijgen, zeggen wij Mr. J. C. DE JONGE na: „behooren Koning en natie diep doordrongen te zijn van het groote belang, 't welk voor het vaderland en de koloniën in den bloei van het zeewezen gelegen is. Daartoe behooren zij wel overtuigd te wezen van de waarheid, zoo duidelijk door de geschiedenis van ons zeewezen geleerd, dat de verwaarloozing van de zeemagt door een handelstaat gelijk Nederland niet straffeloos geschiedt, en door daden toonen, dat zij in die overtuiging deelen. Dan, maar ook dan alleen mag men verwachten, dat de zeemagt, al kan zij zich niet met Brit of Franschman meten, eene eervolle rol bij het uitbreken van Staatsorkanen zal spelen, dat zij aan het rijk als zeemogendheid een gewigt zal geven, dat het als landmogendheid nimmer kan bekomen, dat zij den handel en zeevaart zal beveiligen en de kostbare Oost-Indische bezittingen tegen vijandelijke aanvallen zal beschermen.”

De Voorzitter bedankt den heer NIERSTRASZ voor zijne gehouden

voordragt, en stelt de gelegenheid tot het voeren van discussiën open.

De heer DEN BEER POORTUGAEL vraagt het woord, en zegt met belangstelling de rede van den heer NIERSTRASZ te hebben gevolgd; hij wenscht een paar opmerkingen te maken, daar hij zich juist met de studie van het behandelde onderwerp heeft bezig gehouden; hij verzoekt echter, dat men in aanmerking neme dat hij geen zee-officier is. Hij zal dus slechts algemeene punten behandelen en zich niet op het technisch gebied van het vak wagen.

Door den heer NIERSTRASZ is gezegd, dat onze marine anderen ook dienen moet tot bescherming van onzen handel. Spreker kan met die meening niet geheel instemmen, evenmin als met de bewering, dat wij eene marine moeten hebben om onze vlag te vertoonen en om den zeeroof te beletten. Volgens den heer DEN BEER zijn dit bijzaken, maar is het niet de hoofdbestemming; hadden wij geene marine, dan geloofst hij niet dat wij er om die redenen eene zouden wenschen.

Vroeger was het noodig, dat ook de handel der neutralen beschermd werd; thans niet meer. Het beginsel, dat reeds in de 17e eeuw bij vele mogendheden geldende was, is sedert algemeen aangenomen, namelijk: dat de vlag de lading dekt.

Engeland, dat zich steeds tegen het eerbiedigen van het regt van onzijdigheid heeft verzet en zelfs *de fictieve blokkade* had ingevoerd, verklaarde in 1854 gedurende den Russischen oorlog geen gebruik te zullen maken van zijn beweerd regt om 's vijands goed op onzijdige schepen buit te verklaren, en toonde zich — waarschijnlijk geleid door het bewustzijn in dien oorlog verkregen, dat het niet meer de *suprématie* ter zee bezat, — bij het Tractaat van Parijs bereid tot het huldigen van meer milde beginselen in zee- en handelsregt.

Bij dat traktaat werd het volgende bepaald: de vlag dekt de lading; de fictieve blokkade wordt niet erkend, alleen de feitelijke is geldend; de handel der onzijdige staten is vrij, mits geene contrabande geladen of de blokkade niet geschonden worde, en eene blokkade is alleen *effectief*, wanneer zij geschiedt door eene vloot sterk genoeg om het uitloopen of naderen eener haven te beletten.

Deze beginselen — thans algemeen aangenomen — hebben het begeleiden der koopvaarders door oorlogschepen, wanneer tus-

schen vreemde mogendheden de oorlog is uitgebroken, grootendeels onnoodig gemaakt. Het eenige voordeel, aan zoodanig geleide verbonden, is, dat de schepen gedekt door 's rijks marine-vlag tegen het *regt van visitatie* zijn gevrijwaard.

Wanneer wij zelve in een zeeoorlog gewikkeld worden, dan zijn wij, volgens Spreker, toch niet bij magte onze handelsvloot regtstreeks te beschermen; eene andere vraag is, of wij het niet zijdelings kunnen doen door kruisers in zee te zenden, en hoewel niet meer als vroeger elk koopvaardijship tot oorlogschip kan worden ingerigt, zoo zullen toch mogelijk bijzonder sterke, snel loopende koopvaarders, daartoe zoo noodig in den vreemde aangekocht, nog ter kaapvaart kunnen worden uitgerust en goede diensten bewijzen, even als in den Amerikaanschen oorlog *de Alabama*, *de Florida* en de *Shenandoah* zulks gedaan hebben.

Een 2^e punt waarover de heer DEN BEER wenscht te spreken, is de kustverdediging. De heer NIERSTRASZ heeft gezegd, dat wij niet bij magte zijn om door onze marine eene landing te beletten. Spreker weet het, dat die opinie bijna algemeen wordt voorgestaan en is dus huiverig eene tegengestelde meening te uiten; hij gelooft echter dat het juist in deze Vergadering de plaats daartoe is, ten einde op die wijze eenig meerder licht in deze zaak te verkrijgen; hetgeen hij daaromtrent zeggen zal, is dan ook slechts een denkbeeld en geen beginsel.

Frankrijk kan gemakkelijk van uit Cherbourg in drie dagen met eene vloot op onze kust verschijnen; daarbij zullen denkelijk eenige schepen tot eene verkenning worden vooruit gezonden. Onze marine kan dus allereerst dienen om dit te beletten, en om te voorkomen dat hij loodsen prest; alle onze schepen, die geen zuiver defensief karakter hebben, moeten zich dus aanvankelijk buitengaats bevinden. Rusland heeft tot dergelijk doel 200 gepantserde kanonneerbooten doen bouwen, die voor de Oostzee bestemd zijn, en waarvan elk gewapend is met een kanon, dat een projectiel van 50 pond schiet; deze vaartuigen, wel eens *cosaques de la mer* genaamd, hebben 1,50 el diepgang en zouden, naar het Spreker voorkomt, ons op de Noordzee goede diensten kunnen bewijzen. Wanneer wij dus met de *actieve* zeemagt tijd kunnen winnen, dan is er reeds veel gewonnen; in ons veranderlijk klimaat toch kan het weer omslaan en den vijand ongunstig worden, zoodat hij

misschien geheel van zijne onderneming afziet; in alle geval zal de gewonnen tijd kunnen gebezigd worden tot het concentreren van troepen bij de vermoedelijke landingspunten, het gereed houden van versnelde middelen van vervoer, het maken van geschutstellingen, telegraafverbindingen, enz. Nadert de vijand met overmagt, dan moet onze marine op de zeegaten terug.

In het rapport der *Commissie voor de kustverdediging* heeft Spreker gezien, dat op drie punten onzer kust, met het oog op eene landing, ook met ligt geschut, meer bepaald de aandacht gevestigd is, als: bij Petten, tusschen Zandvoort en Wijk-aan-Zee, en bij Ter Heyde. Op het 1^e en 3^e punt is de gelegenheid tot landen zeer gunstig, terwijl het tweede punt dicht bij Amsterdam gelegen en dus daarom voor den vijand voordeelig is.

De heer DEN BEER grondt zijne volgende redenering 1^o. op de onderstelling, dat de *waterweg van Rotterdam naar zee, het kanaal van Holland op zijn smalst*, alsmede de *haven van Scheveningen*, voltooid zijn, en dat er zich op elk dier punten, alsmede aan het Nieuwe Diep, een vijftal kleine stoomvaartuigen bevinden, met zoo weinig diepgang, dat zij zoo dicht mogelijk bij de kust kunnen blijven; en 2^o. op de verklaring van een kundig zee-officier, den heer JANSEN, bij eene zijner stellingen gevoegd achter het bekende werk: *De Omwenteling in het Zeewezen*, dat „ondiep gaande stoomschepen en gepantserde batterijen, bij goed weder, langs de kusten van de Noordzee kunnen varen, *buiten bereik* van het vuur van diepgaande gepantserde schepen, of *zonder* er ietsel van te hebben.”

Wanneer er dus stoomkanonneerbooten op de boven vermelde punten geplaatst zijn, dan kunnen die, volgens Spreker's meening, eene landing beletten. Poogt de vijand bijv. bij Ter Heyde te landen, dan kan hij niet beletten dat die vaartuigen, aan den mond van den Rotterdamschen waterweg en bij de haven van Scheveningen gestationneerd, zich langs de kust en dus *buiten* het bereik van zijn vuur naar Ter Heyde begeven, dat 11 Nederlandsche mijlen of omstreeks 2 uur van beide punten verwijderd is. Die kanonneerbooten, elk bewapend met één kanon om de vijandelijke sloepen in den grond te boren, en met caronnades om op de opene en met krijgslieden gevulde booten schrootvuur te geven, zullen, tusschen die landingsbooten heen en weer stoomende, naar het oordeel van den heer DEN BEER, de landing beletten. Al

plaatst de vijand eenige schepen om de haven van Scheveningen en den waterweg van Rotterdam te observeren, dan zullen, geholpen door de forten en batterijen, zoo niet alle dan toch zeker eenige der kanonneerbooten naar het bedreigde punt kunnen snellen.

Bij Eupatoria werd in twee uur 6000 man met de noodige artillerie ontscheept; stelt dat de vijand thans in dienzelfden tijd een dubbel aantal aan wal kan zetten, dan heeft hij eerst 4000 man ontscheept op het oogenblik dat onze kanonneerbooten aankomen, want met eene 10 mijls vaart zijn zij in 36 minuten op het bedreigde punt; hetzelfde geldt voor de andere punten, waar de vijand eene landing zou kunnen beproeven. Indien dus hetgeen de heer JANSSEN beweert werkelijk het geval is, dan gelooft Spreker, dat de gemelde soort van vaartuigen en bij eene landing en bij de verdediging der riviermonden veel dienst kunnen doen. In dat geval acht Spreker het zelfs minder noodzakelijk, dat wij veel verdedigingsvaartuigen hebben; volgens hem toch, zal de vijand *eerst* landen en *dan* eene haven bemagtigen; het laatste toch is — zijn de havens goed versterkt — niet gemakkelijk. De marine alleen kan wel de zeegaten forceren, maar in den regel niet de forten bemagtigen, die de havens verdedigen. Eerst wanneer zij door landingstroepen ondersteund worden, gelukken zoodanige ondernemingen; dit is o. a. gebleken bij Sebastopol, Bomarsund, het fort Wagner en het fort Fisher. De vijand, belemmerd door een 150tal transportschepen, zal dus den Helder niet nemen, maar hij zal eerst trachten te landen, en dit moeten wij beletten.

Men beweert nu wel, dat eene landing in Zuid-Holland tot niets zal leiden, zoo lang de vijand geene haven bemagtigd heeft. Spreker is echter van oordeel, dat de landstreek dáár genoegzame hulpbronnen heeft om een leger van 50 000 man, zooals Frankrijk volgens den Prins van JOINVILLE ten allen tijde voor eene landing beschikbaar heeft, van het noodige te voorzien, terwijl dat leger zich inmiddels met het bemagtigen der forten, die de havens zullen verdedigen, kan bezig houden.

Ten slotte zegt de heer DEN BEER te hebben opgemerkt, dat de heer NIERSTRASZ tegen de ramschepen is, en zulks omdat over de uitwerking van den ram nog zoo verschillend goordeeld wordt. Spreker is het eens, dat het bezigen van een ram tegen gepantserde vaartuigen voor ons gevaarlijk zou zijn, want de schok

hangt af van massa en snelheid, en de eerste zou zeker bij ons geringer zijn dan bij den vijand; hij waagt het echter de vraag te opperen: of bij landingen de rammen niet tegen houten transportschepen met voordeel zouden aan te wenden zijn?

De heer NIERSTRASZ zal niet spreken over het al of niet beschermen van den handel, daar de heer DEN BEER en hij het daarover nagenoeg eens zijn; dit is echter niet het geval op het punt der traktaten. Indien regt en billijkheid steeds werden erkend, dan zou de vorige spreker zeker gelijk hebben; nu dit echter niet altijd het geval is, vreest de heer NIERSTRASZ dat, even als keizerin CATHARINA beweerde, in dit opzigt *neutraliteit* zal uitloopen op *nulliteit*.

Wat de diepte van het vaarwater op onze kust betreft, zegt Spreker, dat, volgens zijne ondervinding, in de Noordzee de diepte van 50 palm slechts 1000 el van het strand verwijderd is; rekent men daarbij nog dat de gepantserde vaartuigen van 1,50 el diepgang 400 el van de kust moeten blijven, dan bedraagt de afstand tusschen hen en de vijandelijke schepen slechts 600 el, en zijn zij niet meer beveiligd tegen het zwaar geschut. Spreker betwijfelt daarom, of die gepantserde vaartuigen zich naar het bedreigde punt kunnen begeven, wanneer de vijandelijke transportschepen door oorlogsbodems begeleid worden.

Verder meent de heer NIERSTRASZ, dat het binnendringen van den vijand voldoende is om den Helder te nemen, daar hij dan van de land- en zeezijde kan aanvallen. Onze ramschepen zullen dan niet tegen houten schepen strijden, maar tegen gepantserde, daar de vijand deze laatste zal vooruitzenden om onze schepen te verdrijven en *dan* eerst de landing zal beproeven.

De heer STIELTJES, de redevoering besprekende van den heer NIERSTRASZ, gelooft dat deze zich het nadeel te ligt voorstelt, dat goede landbatterijen aan ongepantserde schepen kunnen toebrengen; de aangevoerde voorbeelden zijn niet alle even beslissend. In het gevecht van de *Eurydice* tegen eene landbatterij, was deze in der haast en onvoldoende bewapend. Spreker meent zich te herinneren, dat de bewapening van het fort *Marie* bestond uit *twee* korte houwitser van 20 duim, en dat de *Eurydice* 32 of

34 stukken voerde; nu is het bekend, dat die korte houwitser eene aanzienlijke afwijking hadden, zoo in lengte als in breedte, zoodat zij een zeer onzeker schot opleverden, en de heer STIELTJES geloofst dus, dat dit voorbeeld niet tegen de kracht van goede batterijen in 't algemeen kan worden aangehaald.

Spreeker heeft echter een tegenhanger. Den 5^{en} April 1849 verscheen een Deensch eskader, bestaande uit de *Christiaan VIII* van 84, de *Gefion* van 44 stukken en twee raderstoomschepen voor Eckernförde. Het Sleeswijk-Holsteinsche leger, in 1848 opgericht, bestond uit jonge troepen, de batterijen waren weinig in getal en zwak gewapend. De batterij, die meer bepaaldelijk met den *Christiaan VIII* in gevecht kwam, had vier ijzeren 24^{er} en werd bediend door slechts 1 luitenant, 2 onder-officieren en een twintig artilleristen; toch was de strijd in een paar uren beslist. Van de batterij werd geschoten met gloeiende kogels, waarvan er waarschijnlijk een in de kruidkamer van den *Christiaan* drong, althans dit schip sprong in de lucht, nadat het de vlag gestreken had en reeds gedeeltelijk ontruimd was; de *Gefion* streek de vlag; een der stoomschepen ontving een schot in de raderkast en deinsde af, weldra door het andere gevolgd.

Spreeker geloofst dat, wanneer dit plaats had met zulk eene gebrekkige bewapening, de uitkomst met de tegenwoordige getrokken vuurmonden nog geheel anders zou geweest zijn, en hij is dus van eene tegengestelde meening als de heer NIERSTRASZ, omtrent het nadeel dat landbatterijen aan ongepantserde schepen kunnen toebrengen. Als oud land-artillierist, meende de heer STIELTJES deze opmerking niet te moeten achterhouden.

De heer NIERSTRASZ antwoordt, dat hij zelf gevoeld heeft dat het gebeurde met de *Eurydice* geen krachtig bewijs opleverde; hij wist bovendien niet met hoeveel vuurmonden de landbatterij bewapend was, en heeft zich daarom bepaald tot het opgeven van het aantal schoten, die getroffen hebben; voorts moet men in aanmerking nemen, dat een schip beurtelings de helft zijner vuurmonden in gevecht brengt, zoodat de 32 stukken der *Eurydice* slechts als 16 stukken in rekening moeten worden gebragt. Spreeker zal niet ontkennen, dat bij betere bewapening der batterij de uitkomst ligt anders had kunnen zijn, maar heeft alleen

doen opmerken, dat 8 granaten niet voldoende waren het schip te ontredderen.

Wat de *Christiaan VIII* betreft, vermeent de heer NIERSTRASZ dat die zonder toedoen des vijands aan den grond was geraakt, zoodat slechts 6 stukken konden gebruikt worden. Het schip zat op het drooge en droeg niet meer op het water; het gevolg hiervan was, dat het door het dreunen van zijn eigen geschut uit elkander werd gerukt. Spreker beschouwt dit voorbeeld meer als een ongelukkig feit, dan als regel.

De heer STIELTJES wijst er op, dat men tegenwoordig granaten schiet uit lange stukken met zware ladingen, en dat men in 1832 langs de Schelde korte houwiters met zwakke ladingen tegen de schepen heeft gebruikt, ladingen, die eene te geringe snelheid aan het projectiel gaven om de huid der schepen te doorboren.

Wat aangaat het aan den grond zitten van de *Christiaan VIII*, vernam Spreker dat dit eerst op het laatst van het gevecht het geval was. In de Oostzee is het versebil in eb en vloed weinig merkbaar; de *Christiaan VIII* was in het begin van het gevecht vlot, maar waagde zich te dicht aan den wal en geraakte toen bij eene geringe daling van het water aan den grond. Spreker stemt toe, dat de 84 stukken van de *Christiaan* slechts voor de helft in rekening moeten komen; deze opmerking van den heer NIERSTRASZ is volkomen juist, maar hij viudt het toch zeer opmerkelijk, dat 42 stukken aan die 4 kanonnen der landbatterij geene merkbare schade konden toebrengen.

De heer BOOMS heeft met het meeste genoegen de voordragt van dezen avond gevolgd, maar één punt daarvan heeft hem bijzonder genoegen gedaan, namelijk: dat in Amerika de mogelijkheid bewezen is om een schip te maken tegen geschut gepantserd, behoorlijk gewapend en met slechts 1,20 diepgang; dat is het schip, wat wij noodig hebben voor onze boven-rivieren, wat zelfs op den IJssel kan dienen, want bij gemiddelden zomerstand wordt de IJssel bevaren door schepen van 1,60 à 1,80 el diepgang, en slechts zelden is de rivier op sommige punten doorwaadbaar voor kavallerie, dus beneden de 1,30 el. Maar heeft Spreker dit in het belang der verdediging van onze boven-rivieren

met bijzonder genoeg vernomen, hij vernam het tevens met verwondering, omdat dit jaar in onze marine een schip is opgenomen met dezelfde bestemming en van denzelfden diepgang, doch slechts bewapend met *twee* 12^e en alleen gepantserd tegen geweer- en kartetskogels, als zou de diepgang geene pantsering tegen kanonkogels toelaten.

Nu vraagt Spreker zich af of van zulk een onvoldoend gepantserd vaartuig veel te verwachten is, of het niet terstond zal moeten afdeinzen voor het veldgeschut van den vijand, zooals de *Esbern-Snare* dit bij *Eckernförde* moest doen.

Er is nog een 2^e punt, wat de heer Booms te dezer gelegenheid in overweging wenschte te geven. Het bedoelde vaartuig moet dienen als ram tegen vlot- en pontonbruggen. Zou het nu niet te verkiezen zijn geweest de *twee* 12^e ten voordeele van de pantsering, des vereischt, maar weg te laten? Hij vreest dat het vaartuig nu, behalve dat het tegen kanonkogels niet bestand is, zich met een vuurgevecht zal inlaten, doellooze schoten met het geschut van den vijand zal wisselen, in plaats van 's vijands bruggen, schuiten en vaartuigen in den grond te stoomen, de fout, welke de *Rolf Krake* bij den overtocht van den *Als-Sund* begaan heeft. Spreker zou denken, dat men alles had moeten doen om het als ramschip geschikt en bestand te maken, en dat de bewapening eene bijzaak had moeten zijn. Hij bedoelt de stoomkanonboot, welke dit jaar bij het materieel is opgenomen, en daaromtrent verzoekt hij den geachten spreker van dezen avond eenige opheldering in verband met hetgeen de ondervinding in Amerika bewezen zou hebben.

De heer NIERSTRASZ betreurt het, dat hij de gevraagde opheldering moet schuldig blijven; het doel, bij den aanbouw van genoemd vaartuig beoogd, is hem niet bekend; hij zal dien aanbouw derhalve niet critiseren, maar hem evenmin verdedigen.

De heer ROORDA VAN EIJSINGA zou het onnoodig achten zijne bijvalsbetuigingen bij die van andere sprekers te voegen, omdat noodellooze bekentenissen doorgaans vermomde ontkentenissen zijn, indien hij niet vreesde, dat na de van alle zijden aan den dag gelegde geestdrift zijne woorden zullen nedervallen als een droppel water op eene gloeiende plaat.

Onder het hooren van de voordragt van den heer NIERSTRASZ is dezelfde opmerking bij hem opgekomen, als onder het lezen der voordragt van den heer VAN SIJPESTEIJN. Beiden zijn bij het spreken over de bestemming van land- en zeemagt uitgegaan van het axioma, dat land- en zeemagt regt van bestaan hebben. De heer NIERSTRASZ zweeg geheel over dat punt; de heer VAN SIJPESTEIJN heeft alleen (zie 1^e Verslag, bl. 35) te kennen gegeven, dat, volgens zijne „*innige overtuiging*”, eene volkswapening zooals in Zwitserland, bij ons ondoenlijk en in strijd is met de belangen der burgerij.

Spreker ziet niet in, waarom de belangen van onze burgerij verschillen van de Zwitsersche, en hij vertrouwt, dat bij zulk een wetenschappelijk man als de heer VAN SIJPESTEIJN, die *innige overtuiging* op iets anders berust dan sentimentaliteit.

Het is opmerkelijk dat men vóór eenige weken in eene vergadering even aanzienlijk als deze — in het sociaal congres te Bern — van een tegenovergesteld axioma is uitgegaan, namelijk „land en zeemagt hebben geen regt van bestaan.” Spreker geloof althans dat de argumenten, die tegen de bestaande legers worden aangevoerd, ook op de zeemagt toepasselijk zijn.

Men weet dat voor zulke congressen maanden te voren vragen aan de orde worden gesteld; zoo was het ook dit jaar. Welnu! onder al die conservatieven, radicalen en rooden heeft niet één den moed gehad de staande legers te verdedigen.

Dit verschijnsel, in deze vergadering geheel onopgemerkt voorbijgegaan, is te opmerkelijker, omdat ADAM SMITH, de vader der Staathuishoudkunde, tal van bladzijden aan het betoog van het nut der staande legers gewijd heeft; de wetenschap schijnt dus op dit punt vooruit te zijn gegaan.

Spreker zal dit niet beslissen, want hij is geene specialiteit in de staathuishoudkunde, alleen dilettant. Hij vraagt alleen of het niet wenschelijk zou zijn, dat in deze vergadering het nut van staande legers werd betoogd. Hij begrijpt wel dat Nederland niet aan de wereld het voorbeeld van ontwapening kan geven, maar uit dien gewapenden toestand zou nog maar een *betrekkelijk* regt van bestaan voortvloeijen. Hij wil het *absolute* regt bewezen hebben; want dat *betrekkelijk* regt van bestaan zou aan de bekende zamenpraak tusschen een sollicitant en een minister herinneren: —

„Monsieur le ministre, il faut pourtant bien que je vive!” —
 „Monsieur, je n'en vois pas la nécessité.”

De heer DE CASEMBROOT wil op dit oogenblik het nut der marine niet in het breede betoogen, maar alleen zeggen dat volgens hetgeen hij gezien, gelezen en gehoord heeft, er geen land is dat meer behoefte aan eene zeemagt heeft dan Nederland.

Wanneer men zijn huis van buiten wil zien, dan moet men zich daartoe buiten 's huis begeven, en Spreker gelooft dat zee-officieren *meer* dan ieder ander in de gelegenheid zijn om te weten hoe men buiten 's lands de Nederlanden beschouwt niet alleen, maar tevens hoe nuttig het vertoonen onzer vlag op ons aanzien in het buitenland werkt, en hoe de komst van een enkel oorlogschip *meer* afdoet op de beslissing der zaken tusschen ons en andere Staten hangende, dan eene menigte vertoogen.

Houden wij op eene zeemogendheid te zijn, dan houdt ook ons bestaan in de oogen der andere mogendheden op. Spreker gelooft bovendien met den heer NIERSTRASZ, dat, hoewel wij ons niet met eene groote zeemogendheid kunnen meten, onze marine toch veel kan bijdragen tot bescherming der koopvaardijvloot, alsmede om die des vijands afbreuk te doen.

Om het bovenstaande alleen, acht de heer DE CASEMBROOT de noodzakelijkheid onzer marine reeds niet twijfelachtig, gezwegen nog van andere redenen, waaronder ook het roemrijke verleden dier zeemagt en de rijkdommen door ons voorgeslacht, met behulp der marine, voor den Staat verworven.

De heer BOOMS zegt dat een hoog geacht zee-officier den heer ROORDA beantwoordt heeft voor zooveel de marine betreft, maar dat ook de landmagt, de legers zijn genoemd. Hij gelooft niet dat het bij een lid dezer vereeniging is opgekomen om de noodzakelijkheid en het regt van bestaan der legers te betoogen, omdat hij niet kan aannemen dat een lid dezer *Vereeniging ter beoefening der Krijgswetenschap* daaraan twijfelt. Wilde men al de droomerijen beantwoorden, die op vredes-congressen behandeld worden, dan zou men jaar en dag werk hebben, zonder nog het einde te zien. Maar toch is dat voor het thans geopperde punt geschied, en voor zooveel de heer ROORDA voor zich zelven nog overtuigd zou moc-

ten worden van de noodzakelijkheid der legers, neemt Spreker de vrijheid hem te verwijzen naar de laatste nummers van den *Spectateur militaire*, en wel naar het uitmuntend betoog van den Luitenant-Kolonel MARTIN.

De vergadering besluit om, ingevolge het advies van de commissie (art. 18) en dat van het bestuur, de rede van den heer BOOMS, in de vorige vergadering uitgesproken, met het *beknopt verslag* der daarover gevoerde discussiën te doen drukken.

Nadat 25 kandidaten tot lid zijn aangenomen, sluit de Voorzitter de Vergadering.

De 1^e Secretaris,

JOOST.

EERSTE VERVOLG

OP

DE NAAMLIJST

DER LEDEN.

In de Vergadering van 5 Januarij 1866, is gekozen tot
Onder-Voorzitter:

W. C. A. STARING, Referendaris aan het Departement van Binnenlandsche Zaken.

AANGENOMEN LEDEN, IN DE VERGADERINGEN VAN 4 DECEMBER
1865, EN 5 JANUARIJ 1866.

's Gravenhage.

Banck. (Mr. J. E.)
Bentinck, (A. C. Baron) 1^e Luit. der Rijd. Art., Ordonnans-officier van Z. M.
Blommendaal. (C.)
Blommendal, (A. R.) Kapitein-Luitenant ter zee.
Boneval Faure, (A. P.) Luitenant ter zee 1^e klasse.
Calisch. (E. M.)
Dijk, (Mr. H. A. van) Commies bij het Departement van Buitenlandsche Zaken.
Egter, (W. K. T.) 2^e Luitenant der Genie.
Elias, (J. H.) Adjunct-Commies bij het Departement van Koloniën.
Engelhard, (J. F. D.) Oud-Officier der Infanterie, O. I. leger.
Godon, (A. P.) Oud-Resident.
Groen van Prinsterer, (Mr. G.) Staatsraad in Buitengewone Dienst.

Hovy, (Jhr. Mr. W. G.) Kamerheer van Z. M.
 Huygens, (J.) 1^e Luit. bij het Reg. Grenadiers en Jagers.
 Janssen, (J. M.) 1^e Luitenant-Kwartiermeester.
 Kock, (Jhr. H. P. de) Oud-Kapitein-Luitenant ter zee.
 Mensing. (B. I. W.)
 Millard. (J.)
 Oudermeulen, (C. J. van der) 1^e Luitenant der Schutterij.
 Perk, (J. C.) Oud-Kapitein der Schutterij.
 Rees, (W. A. van) Gep. Majoor der Infanterie, O. I. leger.
 Revijs. (L. F.)
 Seriëre, (G. de) Oud-Gouverneur der Molukken.
 Slicher van Domburg, (Jhr. Mr. J. J.)
 Storm van 's Gravensande, (Jhr. J. D. J.) 1^e Luit. bij het Reg.
 Grenadiers en Jagers.
 Tour van Bellinchave, (Mr. M. W. Baron du) Advokaat.
 Zaalberg Pz., (J. C.) Predikant.

Amersfoort.

Greve, (A.) 1^e Luitenant der Veld-Artillerie.
 Kraft, (R. W.) " " " "
 Onnen, (H.) Kapitein " " "

Amsterdam.

Gori, (M. W. C.) Officier van Gezondheid 2^e kl.

Apeldoorn.

Velde, (J. A. van de) Kapitein-Luitenant ter zee.

Arnhem.

Hovy, (Jhr. H. L.) Kapitein der Infanterie.

Berg-en-op-Zoom.

Favauge, (C. A. de) Kapitein der Infanterie.

Brussel. (Met verlof te)

Meijers, (J.) 1^e Luitenant der Artillerie.

Delft.

Preuschen, (A. L. von) Luitenant-Kolonel der Artillerie, Directeur
der Pyrotechnische School.

Romswinkel, (A.) 1^e Luitenant der Artillerie.

Deventer.

Storm van 's Gravensande, (Jhr. C. M.) Lid van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal.

Geertruidenberg.

Kuijtenbrouwer, (J. R. A.) Kapitein der Infanterie.

Schäfer, (J. H.) Kapitein der Genie.

Gorinchem.

Camp, (W. M.) Kapitein der Artillerie.

Gouda.

Assen, (P. van) 2^e Luitenant der Infanterie.

Coumans, (R. F.) 1^e Luitenant „ „ „

Vlaming, (L. de) 2^e Luitenant „ „ „

Wieling, (C. J. H.) „ „ „ „

Haarlem.

Hendriksen, (H.) Kapitein der Infanterie.

Niermans, (G. H.) 1^e Luitenant-Adjutant der Infanterie.

Salvador, (Jhr. M.) Oud-Officier der Kavallerie.

's Hertogenbosch.

Fremery, (L. C. de) Kapitein der Infanterie.

Leeuwarden.

Booms, (C. J.) Majoor der Infanterie.

Leijden.

Grappe Dominicus, (J. La) 1^e Luitenant der Veld-Artillerie.

Meer, (J. F. M. de) Kapitein der Infanterie.

Monnikendam.

Sligcher, (P.)

Nijmegen.

Kool, (P. C.) 1^e Luitenant der Genie.

Meegen, (J. C. van) 1^e Luitenant der Infanterie.

Rotterdam.

Fauchey, (C. A. E.) Luitenant ter zee 1^e klasse.

Santen Kolff, (C. J. J. van)

Verkouteren, (E. K. J.) Leeraar aan het Erasmiaansch Gymnasium.

Winter, (F. de) Oud-Koopvaardij-Kapitein.

Utrecht.

Beekman, (H. E.) 1^e Luitenant der Genie.

Wageningen.

Romswinkel, (J. H.) Kapitein der Infanterie, O. I. leger.

Zwolle.

Boerrigter, (J. H.) 1^e Luitenant der Infanterie.

CORRESPONDENTEN.

Te Amersfoort: A. Greve.

„ Amsterdam: H. M. F. Landolt.

„ Arnhem: Jhr. H. L. P. Hovy.

„ Bergen-op-Zoom: C. A. de Favauge.

„ Breda: J. H. H. Dommers.

„ Brielle: C. D. H. Schneider.

„ Dordrecht: J. P. Bredius.

„ Gorinchem: W. H. Doorman.

„ Haarlem: J. W. van der Schrieck.

„ Helder: W. C. Hojel.

„ 's Hertogenbosch: Jhr. P. A. Serraris.

„ Kampen: J. P. Koster.

„ Leeuwarden: J. K. H. de Roo van Alderwerelt.

„ Leijden: J. La Grappe Dominicus.

„ Maastricht: G. F. W. Borel.

„ Nieuwe Diep: H. D. Guijot.

„ Nijmegen: H. P. J. Hennis.

„ Rotterdam: E. K. J. Verkouteren.

„ Utrecht: H. E. Beekman.

„ Vlissingen: F. J. Pfeiffer.

„ Woerden: P. A. H. G. Thesingh.

„ Zwolle: J. H. Boerrigter.
