

VEREENIGING

TER BEOEFENING VAN DE KRIJGSWETENSCHAP.

1867—1868.

Verslag der bijeenkomst van den 24^{sten} April 1868.

De Voorzitter opent de vergadering en geeft het woord aan den heer DE CASEMBROOT, die, tot onderwerp zijner beschouwingen gekozen hebbende *de vlugthavens in Oost-Indie*, het volgende zegt:

M. H.!

Het is mij hoogst aangenaam in deze zoo nuttige Vereeniging tot beoefening der krijgswetenschap, waar wij allen met gepaste vrijheid onze denkbeelden over militaire aangelegenheden mogen uiten, en waar op de meest beschaafde wijze de debatten worden gehouden en geleid — het is mij hoogst aangenaam heden avond ook op mijne beurt daarvan gebruik te mogen maken, M. H.! om, doordrongen zoo als ik ben, dat alles wat de verdediging van Java betreft voor ons even gewichtig is als de verdediging van ons dierbaar vaderland, door mijne zwakke pogingen, hoe gering dan ook, het daarstellen van vlugthavens te helpen bevorderen, waardoor in oorlogstijd een kracht zal ontleend worden, zonder welke naar mijn bescheiden oordeel aan geen behoud van Java te denken is, wanneer dat schoone eiland eenmaal bedreigd zal worden.

Uwe welwillende aandacht voor eenige oogenblikken vragende, moet ik vooraf de verklaring afleggen, dat mijn voorloopig doel is, slechts wisseling van gedachten over dit zoo belangrijk onderwerp uit te lokken, zonder eenige aanspraak te maken op beter

weten dan zoo vele geachte militaire schrijvers die er over gehandeld hebben, waarmede ik niettemin hier en daar in gevoelen mag verschillen.

Om het wenschelijke en zelfs noodzakelijke van vlugthavens beter te doen uitkomen, zij het mij vergund M. H.! allereerst in eenige algemeene beschouwing te treden over de dienst der zeemagt, of liever over de rol door haar te vervullen in Indië in tijd van oorlog. Reeds zeide ik dat over deze belangrijke zaak door verschillende bekwame militaire schrijvers is gehandeld; de heeren DE ROO VAN ALDERWERELT en NIERSTRASZ hebben, zoo ik mij niet vergis, het laatst daarover geschreven in hunne uitmuntende brochures, ten vorigen jare verschenen over de zeemagt. De zienswijze van die geachte ambtgenooten der Tweede Kamer eerbiedigende, zullen zij, daar ben ik van overtuigd, het mij ook niet euvel duiden, wanneer ik niet geheel in één punt met hen instem, namelijk daar waar zij beweren „dat de marine bij de verdediging van Java slechts eene ondergeschikte rol te vervullen zal hebben.”

Het standpunt van waar ik met bescheidenheid de verdediging van Java overzie, staat op de bij mij gevestigde overtuiging, dat wel verre van eene ondergeschikte, de marine eene zeer voornamelijk rol te vervullen zal hebben, om met het Indische leger Java te verdedigen.

M. H.! toen op 20 Febr. 1811 te Batavia de Nederlandsche driekleur op alle forten, schepen en landsgebouwen onder het bulderen van 't geschut werd neergehaald en de Fransch keizerlijke vlag overal in hare plaats ontrold, toen had ook Nederland als onafhankelijke staat opgehouden te bestaan. „Alzoo werd,” zegt een geacht schrijver, „zonder strijd, zonder tegenstand en zonder dat één druppel bloeds op het schavot of op het slagveld werd geplengd, een einde gemaakt aan het roemrijk 200jarig bestaan van het Nederlandsch gezag op Java.”

Zeven en vijftig jaren zijn daarover heengeloopen. Nederland heeft eene eervolle plaats in de rij der staten hernomen, en sedert 52 jaren is voortdurend het Nederlandsch gezag op Java gehandhaafd gebleven, en nu acht ik het niet gewaagd wanneer ik beweer, dat tot die handhaving van het gezag de marine eene zeer gewichtige rol vervulde.

Het is mijn voornemen niet uwe aandacht te vermoeijen met de vele beschouwingen, waartoe de gebeurtenissen opzigtelijk Java in de laatste halve eeuw aanleiding zouden kunnen geven. Ik zal mij zooveel mogelijk bepalen tot het onderwerp, waarover ik uwe vergunning heb erlangd het woord te voeren.

Ook ben ik er ver af uit eene zekere voorliefde voor het wapen, waartoe ik nog de eer heb te behooren, mij te laten verblinden door dat wapen hogere pligten toe te vertrouwen dan het in staat is te volbrengen; doch laat ons eens even vragen wat een vijand, die Java wil veroveren, alzoo te doen heeft alvorens tot die verovering te besluiten, en men zal dan moeten erkennen, dat een onverwachte aanval niet te vreezen kan zijn.

En men vergete toch niet dat de marine dan alleen een ondergeschikte rol zou overblijven, indien onverwachts een kolossale magt op Java kon landen.

De vijand zal, om ons mobile leger te verzwakken, alles in het werk stellen om de inlandsche vorsten en bevolking tot ontevredenheid en tot opstand aan te zetten. Wij behooren dus in tijds bekend te zijn van waar die inblazingen komen, en dan te zorgen de noodige beschikkingen tegen een aanval op Java te nemen.

De vijand moet een overmagt ter zee ontwikkelen, om onze oorlogsbodems te verdrijven, tot bescherming van eigen handel en het nemen van onze koopvaarders, en om zoo min mogelijk in zijne plans om ergens eene landing te doen te worden verhinderd. Dus vernemen wij in tijds de aankomst van een groot aantal transport- en oorlogschepen in eenige plaats niet ver verwijderd van onzen archipel, het is dan wel aan te nemen, dat men op Java eenigen tijd van te voren bemerken zal of er iets gaande is.

Bij voorbeeld met Engeland de politieke verhouding eens voor een oogenblik gespannen beschouwende — onze O. Ind. Bezittingen zijn gelegen op voorname Engelsche handelslijnen met China en Australië, waarop steeds groote kapitalen in beweging zijn en waar onze oorlogschepen den Eng. handel zeer zouden schaden — dan zou men bij het niet aankomen van de mail al dadelijk op Java het ergste verwachten en zich gereed moeten houden voor alle mogelijke eventualiteiten.

Een en ander te zamen vattende, M. H.1 moge het in theorie al verondersteld worden, dat 30000 man in eens komen opdagen en in geregelde slagorde op het strand gerangeerd, den opmarsch naar de binnenlanden aanvaarden, in praktijk M. H. meen ik zoo iets als niet uitvoerbaar te mogen beschouwen, zoo lang er een flink bemande en goed gekommandeerde marine aanwezig blijft, al laat het materieel nog veel te wenschen over.

Het is waar, tot verbazing van geheel de wereld hebben de geallieerden in den Krim-oorlog in 1854 in weinige uren tijds 50,000 man op Eupatoria geland, en heeft dit feit er voorzeker veel toe bijgedragen, om het debarqueren van een aanvallend leger als een betrekkelijk gemakkelijke taak te proclameren. Het zij mij echter vergund op te merken, dat die stoute onderneming hoogstwaarschijnlijk zeer belemmerd zou zijn geworden, indien de Russische oorlogsvloot, of een gedeelte daarvan, de baai van Sebastopol had mogen verlaten, welk eskader door hare stoomers altijd had moeten weten wat er te Varna gaande was, en dan te loefwaart van de geallieerde vloot, bij de heerschende Noord-Oostewinden, bij voorbeeld des nachts, plotseling in die kolossale vloot van 250 schepen, waarvan de meeste met troepen als opgepropt waren, door een onverwachten aanval een verschrikkelijke verwarring had aangerigt; bovendien ware dan het in aantogt zijn der geallieerde vloot tijdig genoeg bekend geworden en de landing, al ware dit Russische eskader ook afgeslagen geworden, zou wel eens geheel mislukt kunnen zijn. Het is u allen bekend, dat op bevel van keizer NICOLAAS geen schip de baai van Sebastopol uit mogt, en hoe later een zes- of zevental schepen aan den ingang zijn gezonken om het indringen der geallieerden te beletten, waardoor 20 000 man en 2000 stukken geschut van zwaar kaliber, waaruit de zeemagt bestond, uitsluitend aan de verdediging binnen Sebastopol toegevoegd werden. Voorzeker was dit een energieke maatregel door den keizer genomen; doch het onmogelijk maken der landing, door een tiental schepen op te offeren, die een roemrijk fait-d'armes voor de Russische marine zouden hebben verworven, ware misschien nog beter geweest, te meer, omdat het nog kort te voren met groote overmagt vernietigen der Turksche vloot, voor Sinope ten anker liggende overvallen, niet zoo bepaald voor een roemrijk feit der Russische marine kan doorgaan.

En dat die landing had kunnen belet worden, M. H., in dit beweren heb ik tot bondgenoot zekeren kundigen generaal, Sir JOHN FOX BURGOYNE, die in 1860 tot de Commissie behoorde, belast met het bepalen der kustverdediging van Engeland, en zelf de landing bijwoonde, welke onder anderen het volgende heeft verklaard: „Het is altijd eene hoogst gevaarlijke onderneming, om in 't gezigt van den vijand ergens te landen.” Onbegrijpelijk is het hem, „dat de Russen geen ligte batterijen, artillerie te Eupatoria gereed hadden, want met slechts 2000 „man meest kavallerie en eenig ligt geschut hadden zij ons „stellig belet aldaar te landen. Om landingsvaartuigen in den „grond te boren behoeft men geen zwaar geschut aan te wenden, „want een 3ponder een sloep treffende, doet deze even goed „zinken als een 68ponder.”

Ik wil hierdoor M. H. doen uitkomen het belangrijke om eene landings-expeditie, tegen Java gerigt, zoo lang mogelijk door de marine te harceleren en op te houden, dat ons leger den tijd hebbe met eenige bataillons en artillerie ter plaatse aan te komen, waar vermoedelijk de vijand landen zal.

Men kan ook de landing der Engelschen op Java niet aanhalen, want het is u allen bekend onder welke omstandigheden die plaats heeft gehad. De Nederlandsche oorlogschepen waren in 1806 op de reede van Batavia reeds door een Engelsch eskader onder admiraal PELLEW vernietigd, terwijl in 1807 te Soerabaija het armzalig overschot der Nederlandsche vloot in Indië tot den laatsten bodem door denzelfden Britschen vlootvoogd werd verbrand; en het leger!! daarvan schreef generaal JANSSENS aan den Franschen Minister van Koloniën onder anderen het volgende:

„Jamais chef ne s'est trouvé dans une situation aussi malheureuse, que l'a été la mienne depuis mon arrivée dans l'île. Tout „le monde était malheureux et mécontent. Toutes les ressources „étaient épuisées. L'armée était composée d'hommes pris de „force, qui abhorraient leur état, et qui, ainsi que leurs officiers, „n'avaient aucune instruction.”

Dus had Java tot verdediging een leger dat nog al te wenschen overliet, en een vloot die niets meer te wenschen kon overlaten, als zijnde verdwenen.

Beiden, leger en vloot, moeten op Java uitmuntend zijn, want beiden hebben eene allergewigtigste en zware taak te vervullen. Nog moet opgemerkt worden dat de vijand er groot belang bij heeft, wanneer door hem een en ander is voorbereid, met den meesten spoed slag te leveren aan ons mobile leger. Alle oponthoud is hem nadeelig: de tijding bijvoorbeeld, dat de vrede in Europa is gesloten, kan elk oogenblik aankomen; dan zou de expeditie moeten aftrekken. Ook om het klimaat moet hij zich haasten, want zeer grooten toevoer van manschappen en legerbehoefte heeft hij, bij eenigen duur der expeditie, dringend noodig.

De marine zal dus het eerst slaags geraken — en is die marine zoodanig ingerigt en geoefend als die naar mijne meening zijn moet en zijn kan, dan zal zij het noodige oponthoud daarstellen, waardoor het mogelijk wordt voor ons dappere Ind. leger zich zoodanig op te stellen en positie te nemen, om den gelanden vijand te ontmoet te treden en te overwinnen. De marine, ik herhaal het, heeft dan eene zeer voorname rol vervuld.

Een en ander heb ik gemeend vooraf te moeten latengaan, om des te meer de noodzakelijkheid te doen uitkomen van geschikte vlugthavens voor onze marine. Alles kan onmogelijk te gelijk gedaan worden, doch daarom is het ongeoorloofd langer te wachten met iets in dit opzicht te doen. Eene zeemogendheid van den eersten rang zou in Indië dadelijk beginnen ons eskader op te sluiten, om hare onderneming met eene sterkere magt dan wij in zee kunnen brengen te dekken. Bezitten wij op verschillende punten in den Archipel vlugthavens, dan zal dit geheel opsluiten onzer scheepsmagt niet gemakkelijk door een vijand geschieden.

Het aangeven van die punten, bijvoorbeeld de *Karimen-Java eilanden* benoorden Java, — de baai *van Bima* op Sumbawa, beoosten Java, — de baai *van Panpang* in Street Bali, en die van *Padang Tikar*, op de Z. W. kust van Bornco, — in hoeverre eene van deze baaijen of alle, behalve de noodzakelijke van Soerabaija en Tjilatjap, geschikt zullen zijn om tot vlugthavens te worden ingerigt, laat ik over aan meer bekwame deskundigen, om op hunne beurt uwe aandacht daarop te vestigen.

Ik heb gemeend er mij heden avond toe te mogen bepalen die slechts ter loops te noemen, om mij uitsluitend te houden tot twee baaijen in Straat Sunda, waar onze schepen, welke in oorlogstijd die straat

zullen moeten bekruisen, steeds hun voorraad van *kolen*, *ammunitie* en, is het *noodig*, van *drinkwater* kan aanvullen. Het zou wenschelijk zijn daar ook inrigtingen tot behoorlijk herstellen van bekomen haverijen in 't gevecht daar te stellen, doch zoo iets acht ik dat onze finanticele krachten nimmer zullen kunnen gedogen; Soerabaija en Onrust zullen alleen daarvoor bestemd moeten blijven. Wat „Onrust” aangaat, ik deel het gevoelen van mijn geachten vriend, den kapitein ter zee J. Vos, uitgedrukt in het verslag der Commissie over de Enquête omtrent de zeemagt die Nederland behoeft, die in 1862 plaats heeft gehad. ZEd. antwoordde toen op de vraag of Batavia eene wijkplaats voor onze schepen aanbod in tijd van oorlog, het volgende:

„Nu niet, want de reede van Batavia onder anderen is geheel „open. Wij hebben wel torens op de eilanden Onrust, Kuiper en „Edam, maar die zijn niet voldoende. Men zou die drie eilanden „op de reede van Batavia door dijken moeten vereenigen, om „op die wijze eene haven te formeren.”

De beide plaatsen welke ik bedoel, zijn gelegen op de zuidkust van Sumatra: de eene is de *Kalembayang-baai*, op 5° 45' Z.B. en 105° 7' O.L.; de andere, de *Nangga-baai* van het eiland Goendy of Lagoendy, ruim drie geographische mijlen daar beoosten en ten zuiden van de Lampong-baai gelegen, op 105° 22' O.L. en 5° 50' Z.B. (1).

De geographische ligging dezer twee voor de schepen zoo veilige ankerplaatsen mag, oppervlakkig beschouwd, geen onmiddellijk strategisch belang opleveren; men zal desniettemin al aanstonds moeten erkennen dat een vijand, die zich van deze punten meester maakt en daar zijne kolen-depôts oprigt, gezegd kan worden de straat Sunda door zijne kruisers voor ons gesloten te houden.

Het is dus naar mijne bescheiden meening eene dringende noodzakelijkheid voor Nederland, om die sleutel van straat Sunda zelf in handen te houden.

De zoo schrandere Sir STAMFORD RAFFLES, die voor Engeland vier jaren onze bezittingen regeerde, bij u allen bekend ook door

(1) Zie de hier achter gevoegde schetskaart, die de heer W. F. H. CRAMER, Luit. ter zee 1e klasse, de welwillendheid gehad heeft te vervaardigen.

innigen haat tegen de Nederlanders, die zoo kundige, helder ziende staatsman, voor wien Engeland uit dankbaarheid een prachtig standbeeld in Westminster-Abbey heeft opgericht, schreef in 1818, als gouverneur van Bencoelen, aan zijn vriend Mr. MARSDEN, den schrijver van een werk over Sumatra, het volgende:

„Ik ben met het Nederlandsch Gouvernement in onderhande-
 „ling om eene geschikte ankerplaats te verkrijgen in de Samangka-
 „baai, en Samangka zelf ons geheel toe te eigenen; kunnen wij
 „hierin slagen, dan zullen wij daardoor onze Chinavaarders hier
 „van water kunnen voorzien, en al zouden wij *nimmer verder* in
 „den Indischen Archipel indringen, dan zullen wij hier onzen win-
 „kel kunnen opzetten, naast de deur van den Hollander (1).
 „Het zou naar mijn inzien niet lang duren, of dit station in
 „straat Sunda zal, als entrepôt voor den handel, met Batavia
 „kunnen wedijveren.”

Mijne Heeren! dit schreef RAFFLES, die er toen op uit was om een vast punt voor Engeland te vinden in of nabij Indië, van die door hem zoo gehaat wordende Hollanders, opdat hunne magt en overwigt in dien Archipel te eeniger tijd voor goed gefnuikt zou kunnen worden. Hij schreef dit op den 7^{den} April 1818, en beklaagt zich later in scherpe bewoordingen, dat zijn Gouvernement hem niet genoeg steunde in deze onderhandelingen, waardoor die dan ook, gelukkig voor ons, mislukt zijn. Met rusteloozen ijver, dit weet ge M. H.! gelukt het hem eindelijk in October 1819 de Britsche vlag voor goed te planten op het toen nog zoo onbeduidend eilandje Singapora, waardoor nu aan Englands wereldhandel de Indische en Chineesche zeeën zijn geopend, en Engeland als 't ware die zeeën beheerscht. RAFFLES schreef toen aan zijn Gouvernement: „With this station alone I. could
 „under take to counteract all the plans of „*Mijnheer*”, it breaks
 „the spell, and they are not longer the exclusive sovereigns of
 „*the Eastern seas*”.

Dat hij, Sir STAMFORD RAFFLES, een vèr zienden staatsmansblik had, zal dus voorzeker door niemand onzer worden in twijfel getrokken; en nu is mijne bescheiden vraag deze: Zal de door zulk

(1) - And should we go no farther within the archipelago be able to set up our shop next door to the Dutch.”

een staatsman zoo zeer verlangd wordende veilige ligplaats voor schepen, nu niet bij eerst voorkomende plans van aanval op onze bezittingen al dadelijk een desiderandum worden voor elke zeemogendheid, waarmede wij in oorlog mogten geraken? Ik vrees dat men dit zal moeten toestemmen.

In het werk van Sir STAMFORD RAFFLES komt eene zeer naauwkeurige kaart voor van deze baai, en leest men daarover kortelijk het volgende, dat ook door onzen verdienstelijken genie-officier KUIJPER, in de Zeemans-Gids van HORSBURGH, aldus vertaald is :

„De Kalambayan-baai, aan de oostzijde der Samangka-baai gelegen, bij den ingang van Straat Sunda, is door de officieren „der marine HULL en JOHNSTON opgenomen. Zij is klein maar „veilig, tegen alle winden beschut, met genoegzaam diep water „voor groote schepen, en zeer geschikt voor eene groote vloot, „welke ververschingen noodig heeft, dewijl men er alles bekomen „kan. Deze baai is gemakkelijk te verkennen aan Poeloe Klappa „en Poeloe Eyoo, twee kleine eilanden op $\frac{1}{4}$ mijl van den ingang „gelegen, met een veilig vaarwater van 25 vadem diepte tusschen „beiden. De binnenreede is zeer geschikt voor kustvaarders, daar „kleine vaartuigen hier langs de kust kunnen laden en lossen, en „het dorp ligt op $\frac{3}{4}$ mijl van de landingsplaats in eene valei welke „waarschijnlijk zeer gezond is. Door eenige weinige stukken ge- „schut op Poeloe Klappa en Poeloe Eyoo en op de zuidpunt der „reede kan deze ankerplaats tegen de sterkste zeemagt verdedigd „worden.”

Er bestonden toen geen gepantserde schepen, dus op die verdediging tegen de sterkste zeemagt zal nu veel af te dingen zijn; — wij kunnen hierop later terug komen. Om u evenwel over de betrekkelijke strategische waarde van deze vlugthaven te doen oordeelen, zal ik de ligging zoowel als den afstand tot verschillende belangrijke punten in Straat Sunda, door aanwijzing op de kaart aan uwe welwillende aandacht onderwerpen. Al dadelijk valt het in het oog, dat men tot het behoorlijk bekruisen van Straat Sunda, meer dan een paar snelstoomende bodems zal behoeven. Laat ons om onze gedachten te bepalen dat getal eens stellen op tien, dan kunnen er voortdurend vijf, hetzij zeer langzaam stoomende, hetzij zeilende met opgebankte vuren, kruisen

tusschen het eiland Slebesee of P^o Bessy en den vasten wal van Java, en tusschen Krakatoa en het Prinsen-eiland, alsmede op de hoogte van St. Nicolaaspunt. Er zouden op deze punt, zoowel als op het Prinsen-eiland en op Poeloe Goendy — waarover straks nader — permanente uitkijken geplaatst kunnen worden, die aan eene hooge vlaggemast een of andere vlag konden hijschen, door den kommandant van het Sunda-eskader te bepalen, om daardoor aan onze kruisende stoomers het in 't zicht komen van schepen te kennen te geven, en of het koopvaarders dan wel oorlogschepen zijn. Die seinen moeten dan bij daglicht zoospoedig mogelijk gerepeeteerd worden door de wachthoudende kruisers, hetgeen zij des nachts bij het naderen van eenig vijandig oorlogschip met kanonschoten of seinlantaarns zullen moeten doen. — Om kort te gaan, het kruis-eskader, onder bevel van een wakkeren chef, zal altijd zoodanig kunnen manoeuvreren, dat er zoo spoedig mogelijk, is het noodig, meerdere strijdkrachten uit de vlugthaven komen opdagen. Daarom is het een vereischte, altijd minstens een gepantserd ramtorenschip bij dit eskader te voegen, voor het geval dat eenig gepantserd schip moet worden aangevallen.

Met het oog hierop is het noodig, M. H.! nu een woord te zeggen over de Nanggabaai op Poeloe Lagoendie, die bij den aanvang mijner rede reeds is genoemd. De ingang dezer baai is 1600 el wijd, doch midden in den ingang ligt het kleine eilandje Patappan, waarachter een schip beschut ligt in 7 vadem water tegen wind en zee. Er kunnen hier 10 à 12 schepen liggen, volgens de opnemingen van den Luit. ter zee BLOIS VAN TRESLONG PRINS in 1842 gedaan. Z. O. van Patappan is een zoetwaterkreek, en door de ligging van dit kleine eilandje is de eenige veilige doortogt naar de ankerplaats slechts ongeveer 4 à 500 el breed. Op drie mijlen afstand gelegen van de Kalambayang-baai, en verdedigd door batterijen met zwaar geschut, zou deze kleine baai dus eene zeer veilige ligplaats zijn in tijd van oorlog.

Wanneer nu hier bij voorbeeld een onzer gepantserde bodems, van alles voorzien, gereed ligt, dan zal die met volle kracht uit straat Goendie en dan regt zuidwaarts sturende, binnen drie uren tijds midden in het vaarwater tusschen Krakatou en het Prinseneiland kunnen zijn. Drie uren is voorzeker nog al een groot tijdverlies, maar men gelieve op te merken dat het vijandelijk schip

eenmaal ontdekt zijnde, een geruimen tijd noodig zal hebben om op diezelfde plaats in het vaarwater te komen.

Ik zal nu niet treden in den aard der bewegingen van ons Sunda-eskader, die geheel moeten toevertrouwd worden aan het beleid van den chef; ik zal niet uitweiden over de mogelijkheid die er bestaat voor snelvarende stoomers, om zich door den vijand te laten jagen in de koers van Poeloe Goendie, waardoor de af te leggen afstand voor ons gepantserd schip aanmerkelijk wordt verminderd; ik herhaal slechts, dat men al die aangelegenheden aan het beleid van een flinken chef gerust kan toevertrouwen.

En nu resumerende, komt mijne beschouwing hierop neder. Het kruis-eskader van straat Sunda in tijd van oorlog bestaat uit minstens vijf gepantserde vaartuigen en minstens vijf of zes zeer snelstoomende houten stoomschepen met vier getrokken stukken van 16 duim kaliber, dus een projectiel vurende van 56 kilo's.

Er zullen op de drie eilanden Slebesee, Krakatoa en Prinseneiland, zoo mogelijk ook op Poeloe Goendi, seinposten bestaan; ook op St. Nicolaaspunt. In de westmousson houden zich de kruisende schepen onder de lij der eilanden op, eenigszins beschut tegen hevige zee en zware buien. Te Anjer bestaat een telegraafbureau, vanwaar men in weinige minuten te Batavia onderrigt wordt van eenig gevecht in de straat. Heeft men dan nog eenige of meerdere snelstoomende schepen aldaar beschikbaar, dan kunnen die al zeer spoedig hulp aanbrengen, zijnde de afstand van Batavia tot St. Nicolaaspunt ongeveer 13 geogr. mijlen; een onderzeesche telegraaf naar Kalambayang zou onmisbaar zijn.

Ziedaar, M. H.! in grove trekken hetgeen ik zoo gewenscht heb aan uwe welwillende aandacht te onderwerpen. Het komt er dus in de eerste plaats op aan, om in de baai van Kalambayang of in die van Poeloe Goendi *kolen-depots* daar te stellen, indien namelijk onderzocht zal zijn in hoeverre men één dier baaijen of beide door landbatterijen en torpedo's kan versterken.

Of men door landbatterijen den vijand het indringen onmogelijk kan maken, sedert zulke kolossale strijdmiddelen bestaan, waarmede wij te kampen zullen hebben, al is de doortogt, zoo als op Poeloe Goendi, slechts 400 el wijd, ik durf niet beweren dat zulks bepaaldelijk en volkomen mogelijk is:

Eene andere vraag is het echter, of wij om die redenen, zoo als men het noemt, maar Gods water over Gods akker moeten laten loopen, en niets doen? Ik durf evenmin beweren, dat zulks volkomen staatkundig zou zijn. Neen, M. H.! naar mijne bescheiden meening is het eervoller en meer pligtmatic om ons van lieverlede gereed te maken tot het uiterste; wij moeten alle onze krachten inspannen, en voortgaan met het scheppen en daargestellen van alles wat betrekking heeft, middellijk of onmiddellijk, op het behoud van onze onafhankelijkheid, en mogt die later, wat de Voorzienigheid verhoede, ondanks ons bloed dat wij daarvoor veil hebben, te gronde gaan, welnu, dat dan het nageslacht op ons met diezelfde fierheid kunne wijzen, waarmede wij, God dank, het regt hebben, bij den vreemdeling ons op onze vadersen te heroeppen, die met zooveel volharding en heldenmoed die onafhankelijkheid niet alleen hebben verkregen, maar ook hebben weten te handhaven.

Het zij mij vergund, M. H.! te eindigen met het citeren van vijf à zes regels uit het Engelsche militaire maandschrift *the United service magazine*, welke voorzeker ook uwe gevoelens met de mijne geheel uitdrukken.

„De werkelijke kracht van een land bestaat allereerst in het hoog „gevoeld eergevoel en in de geestkracht dergenen die aan 't hoofd „van dat land staan, in de bekwaamheid van de leden der Rege- „ring, in de vaderlandsliefde van het volk, en in den vasten wil „om een flinke onbaatzuchtige en werkdadige rol te vervullen in de „maatschappij der volken.

„Verbasteren deze boedanigheden, dan kunnen groote legers en „groote vloten nergens toe dienen, dan om den wissel ondergang „van zoodanig land onvermijdelijk te bevorderen.”

De Voorzitter dankt den heer DE CASEMBROOT, uit naam der Vergadering, voor zijne inderdaad zeer belangrijke bijdrage, en vraagt of er ook een van de heeren is, die iets omtrent het behandelde onderwerp wenscht te zeggen.

De heer CRAMER zegt dat, toen hij op het oproepingsbiljet de punten had gelezen, welke de heer DE CASEMBROOT zich voor-

stelde te behandelen, hij de kaart van onze Oost-Indische bezittingen opensloeg en ook hem de twee punten op Sumatra, door den heer DE CASEMBROOT aangewezen voor den aanleg van vlugthavens, het geschikt voorkwamen. Spr. doet dit alleen opmerken, omdat hij wenscht te doen uitkomen, dat de discussie hier niet altijd moet dienen tot bestrijding, maar ook tot goedkeuring van hetgeen gezegd is.

De heer STIELTJES is eerst laat ter vergadering kunnen komen, en heeft alleen het laatste gedeelte van de voordragt des heeren DE CASEMBROOT gehoord. Uit de adhaesie van den vorigen spr. is het hem gebleken, dat de heer DE CASEMBROOT voornamelijk punten op de kust van Sumatra heeft aangewezen, welke hem tot vlugthavens geschikt voorkomen. Hij weet niet of spr. ook de aandacht gevestigd heeft op Poeloe Merak, op de westkust van Java, aan straat Sunda. De generaal DAENDELS, die meest bij alles wat hij op Java deed, goed gezien heeft, was begonnen met de baai Merak te versterken, door forten aan te leggen op de kust, waarvan de overblijfselen nog bestaan. Het eiland Merak, dat westwaarts die baai begrenst, is kegelvormig en verheft zich vrij steil (welligt onder een aanleg van 2 à 3 malen de hoogte) uit zee ter hoogte van circa 70 ellen meters, zoodat men uit een fort op den top van het eiland aangelegd, de gepantserde schepen die men tegenwoordig heeft, juist op het zwakste gedeelte zou kunnen raken, dewijl men er van boven in ziet. Aan de zuidelijke punt van het eiland steekt een koraalrif uit. De bogt in de kust is sterker geprononceerd dan op de vlugtige schets is aangewezen, en tusschen dat rif, dat gemakkelijk tot zeebreker kan ingerigt worden, en de kust, even als aan de noordzijde tusschen het eiland en den vasten wal, blijven openingen, die wel door forten te verdedigen zijn. Men heeft dan achter het eiland eene volkomen zekere ligplaats voor schepen. Dit punt zou nog in de gegeven omstandigheden het voordeel hebben, dat wanneer men hier een steenkolen-dépôt vestigde, de handel daarvan ook in tijd van vrede, die toch gelukkigerwijze de normale toestand is, zou kunnen gebruik maken. Daardoor zou eene dienst worden bewezen aan de stoomvaart van de geheele wereld, terwijl daarenboven dat punt eene groote waarde zou verkrijgen voor onze verdediging. Digt

bij Anjer is eene waterleiding; bij Merak is die ook gemakkelijk aan te leggen. De gezondheidstoestand liet in 1809 op Merak vlak aan de kust wel te wenschen over, maar men zou een paardenspoor kunnen aanleggen om de gewone woonplaatsen meer naar de bergen te verplaatsen; dan zou een der grootste redenen van ongezondheid zijn opgeheven.

De heer DE CASEMBROOT heeft er wel aan gedacht om de Merakbaai als vlugthaven te gebruiken, maar al wat hij daarover gehoord en gelezen heeft, deed hem van dat denkbeeld terugschrikken. Daartoe werden reeds pogingen aangewend. Om een denkbeeld te geven van dat eiland, zal spr. voorlezen wat majoor THORN in zijn werk, getiteld: *The conquest of Java*, daarvan zegt: „Digt bij het zeestrand wordt de ligging van het fort Merak door heuvelachtig terrein omsloten, en de baai voor dit fort wordt door het voorgebergte van Merak en een hoog eiland noordwestelijk gelegen gevormd, waarop batterijen zouden worden opgericht voor de verdediging van den vasten wal, doch de buitengewone ongezondheid dezer plaats sleepte duizenden werklieden naar het graf, en de meeste troepen, die daar gestationneerd werden, vielen als slagtoffers van het plan van generaal DAENDELS. Hieraan is het toe te schrijven, dat die vestingwerken, waarvan nu nog een hoop steenen getuigt, onafgebouwd bleven, en dat van het voornemen werd afgezien van het Nederlandsch bestuur, om hier in 't westen van Java een haven daar te stellen, welke zijn zou hetgeen Soerabaya in 't oosten is. Toen wij het bezochten, lagen er ongeveer een honderdtal stukken geschut als begraven onder het hoog opgegroeide gras; verscheidene daarvan waren onbruikbaar gemaakt door de bemanning van eenige sloepen van Zijne Britsche Majesteits linieschip *Minden*, die kort voor de expeditie op Java, op 5 Junij 1811, daar een strooptogt ondernam, en de batterijen van Merak dapper bestormde, welke batterijen toen door 200 man werden verdedigd.”

De ongezondheid van de plaats is dan ook proverbiaal. Spr. meent ook dat het voor de verdediging van Java en de straat Sunda van belang is, dat wij ons meester kunnen maken van alle vijandelijke koopvaardischepen. Hij meent dat onze schepen in straat Sunda moeten verspreid zijn, om in tijds de vijandelijke

vaartuigen te kunnen jagen en cenigen slag te kunnen leveren. Wij moeten dan ook noodzakelijk eene haven hebben aan de andere zijde van de straat, en spr. meent dat de aangewezen plaats zeer voordeelig daartoe is, door de positie van drie eilanden Seboekoe en Slebesee en Krakatao onder de lij, welke in den westmousson eene heerlijke schuilplaats oplevert voor de kruisers, die daar kunnen liggen als eene spin in haar web en in eens te voorschijn kunnen komen als het noodig is, terwijl een paar schepen kunnen kruisen. Daarbij onderstelt spr. dat het telegraafnet over Java gereed is, en wanneer men dan van Batavia seint dat er bij voorbeeld in de Wijnkoopersbaai gevaar dreigt, dan kunnen alle schepen in eens bij elkander komen. Om 30 mijlen af te leggen is zulk eene groote zaak niet voor een eskader, waarvan 12 à 13 mijlen de gemiddelde vaart is. Daarom heeft spr. gemeend dat Poeloe Lagoendy en de baai van Kalambayang van groot gewigt waren.

De heer STIELTJES dankt den vorigen spr. voor zijne inlichtingen. Hij wil intusschen nog een oogenblik de aandacht vestigen op het belangrijke punt der gezondheid. Vele kuststreken van onzen Indischen Archipel staan in een slechten reuk, gedeeltelijk te regt, gedeeltelijk ten onregte. Niemand zal ontkennen dat te Anjer, aan de Wijnkoopersbaai, in het oude Batavia, te Tjellatjap, Patschan, enz. meer koortsen heerschen en de sterfte grooter is dan in de bovenlanden, maar ieder weet toch ook, dat die ongezondheid reeds op korten afstand van de kust ophoudt, en dat bijv. Meester Kornelis reeds veel gezonder is dan Batavia, Tjilegon dan Anjer. De omstandigheid dat men te Merak de hoogere streken reeds op korten afstand van de kust vindt, is dus zeer voordeelig, en daarvan moet partij getrokken worden.

Maar ten onregte werd vroeger de ongezondheid der kustplaatsen, bijv. van Batavia, nog vergroot voorgesteld, en aan het *klimaat* toegeschreven, wat de schuld was der *mensen*, die in Europeesche huizen woonden en wier levenswijze *in dien goeden ouden tijd* veel te wenschen overliet. Ook bij Merak kan de slechte samenstelling van het toenmalige leger, gevoegd bij vermoeijende dienst en vele werkzaamheden voor het oprigten en bewapenen der forten, nadeelig op de gezondheid hebben gewerkt, zonder

dat daaruit het gevolg is te trekken, dat Merak niet bewoonbaar zou zijn te maken.

Spreeker is het geheel eens, dat de verdediging van Indië meer gezocht moet worden in schepen dan in troepen, en het is hem altijd wonderlijk voorgekomen, hoe men een archipel heeft willen verdedigen door een fort te bouwen in een kuil. Het systeem van vestingen op Java is zoo ridicuul, dat, als men eene prijsvraag had uitgeschreven hoe de verdediging *niet* moet ingerigt zijn, men geen ander systeem had kunnen uitvinden. De oorzaak daarvan is vermoedelijk, dat het systeem ontworpen is door een bekwaam vestingbouwer, maar die ook niets anders dan vestingbouwer was, en daarom hebben wij op Java mooie metselwerken, maar die tevens gedenkteeken zijn van onvergefelijke geldverspilling.

Daar niemand verder het woord verlangt te voeren, wordt de beraadslaging over dit punt gesloten, en geeft de Voorzitter het woord aan den heer STIELTJES, die spreken zal over *versperren van zeegaten*, en in hoofdzaak het volgende zegt:

Mijne Heeren! Het is nu bijna een tiental jaren geleden dat *L'Homme Gris* voor het eerst als militair schrijver optrad, en in eene *geestige* en *scherpe* brochure (als dat voor dien schrijver geen pleonasme is), die algemeen de aandacht trok, den draak stak met het toenmalig oorlogsbestuur. Om op voet van oorlog te komen, waren voor kavalerie en artillerie 6000 paarden noodig. De Minister zeide in de stukken, die met de Staten-Generaal gewisseld waren, dat die zouden worden *aangeschaft*. *L'Homme Gris* (1) vermaakte zich toen met de geheime kracht, die in dat woordje *aanschaffen* gelegen was, en waardoor men op eenmaal over 6000 paarden kon beschikken.

In de laatste jaren is van een ander woord een gelijksoortig gebruik gemaakt, van het woord *versperren* namelijk. Weet men niet hoe een vaarwater af te sluiten, dat te breed is om door batterijen te worden verdedigd, dan wordt het *versperd*, en daarmee denkt men zich van de zaak te hebben afgemaakt. Zoo ging

(1) Bl. 120 van den tweeden onveranderden druk der brochure: Nederland en het leger. Tiel 1859.

het ook, tot voor weinige jaren, met de kwestie der inundatiën; men kleurde een zeker oppervlak op de kaart blaauw, en dat was dan eene inundatie, die den vijand zou tegenhouden. Of dat water er in alle omstandigheden zijn zou, maakte niet altijd een punt van overweging uit, en eerst in de laatste jaren hebben betere onderzoekingen plaats gehad naar de mate van zekerheid, waarmede men de landen onder water zou kunnen zetten.

Ik betwijfel het geen oogenblik dat men ook spoedig meer aandacht zal gaan wijden aan de moeilijke kwestie der versperringen, en dat men dan zal inzien, dat het versperren van een wijd zeegat spoediger gezegd dan gedaan is. Thans wil ik, naar aanleiding van het werk van den Belgischen kapitein der genie PIRON (1), een en ander over verschillende stelsels van afsluiting mededeelen, en die door eenige vlugtige opmerkingen over toepassing hier te lande doen volgen.

De schrijver gaat van de stelling uit, dat thans kustbatterijen, torpédo's en schepen onvoldoende zijn om den toegang naar eene haven geheel af te sluiten; dat bovendien een materieel beletsel, eene versperring noodig is, om volkomen zekerheid tegen aanranding door vijandelijke pantserschepen te verschaffen.

Schijnbaar is deze stelling onlangs bevestigd, door het forceren van den sterken pas van Huwaita door een Braziliaansch eskader van gepantserde schepen; ik zeg *schijnbaar*, omdat nog geene genoegzame gegevens bekend zijn over de deugdelijkheid en sterkte der artillerie, die den doortogt moest verdedigen, en men dus ook nog aannemen kan, dat onvoldoende bewapening of bediening der batterijen heeft medegewerkt tot het forceren van den pas door het Braziliaansch eskader.

De schrijver gaat verder na, welke materiele beletselen een vaarwater kunnen versperren. Het minst kostbare middel, het doen zinken van oude, zwaargeladen schepen, is alleen van toepassing òf bij geringen stroom, hetzij van bovenwater eener rivier, hetzij van eb en vloed, òf in geheel stilstaande wateren. Bij groote schuring zullen zich tot nieuwe diepe geulen om de gezonken lichamen vormen, die dus geene blijvende versperring daar-

(1) Essai sur la défense des eaux et sur la construction des barrages. Paris-Broxxelles. 1866.

stellen, en die bovendien kunnen bijdragen om het vaarwater voor geruimen tijd voor den handel te bederven. Bij ons te lande is dit middel waarschijnlijk alleen toe te passen op Pampus of in het Val van Urk, moeilijker reeds in de vaarwaters binnen het Vlie en het Texelsche zeegat. Niet ligt zal men er toe overgaan het Schulpengat aldus af te sluiten, met gevaar van het beste onzer zeegaten te bederven. De Russen wendden dit middel in 1854 met goed gevolg in de Zwarte zee (die geen merkbare eb en vloed heeft) aan, toen zij den buitenmond der haven van Sebastopol met gezonken schepen afsloten. Dáár was het echter eene dure proef, omdat de geheele vloot van linieschepen en oorlogsfregatten tot de versperring gebezigd werd, waarschijnlijk te regt.

Het afsluiten eener rivier door middel van ingehaide paalwerken, was vroeger aanwendbaar tegen de lichtere zeilschepen; het deed bijv. PARMA in 1584 voor Antwerpen zijn doel bereiken, maar belette in 1821 voor Palembang aan onze troepen het doordringen niet. Tegen zware gepantserde schepen, in diepe vaarwaters, is het niet toe te passen, en de schrijver doet opmerken dat bijv. een gepantserd fregat, dat 10,000 ton weegt en met eene snelheid van 8, ja bij opkomenden vloed van 10 meters per seconde aankomt, door geene paalrijen is tegen te houden. Zulk een schip weegt toch zooveel als 250 à 300 locomotieven, en beweegt zich met de snelheid van een gewonen trein.

Het afsluiten met kettingen acht de schrijver insgelijks niet voldoende; eene afsluiting met netten geeft alleen, als voor Charlestown, goede uitkomsten, wanneer de aanvaller dit verdedigingsmiddel niet kent, en de schroeven der pantserschepen onklaar raken door de spoedig daarin verwarde netten. Maar de schrijver acht het gemakkeijk de schroeven daartegen te dekken.

Er blijft dus niets anders over, volgens den schrijver, dan de vaarwaters af te sluiten met kolossale holle ijzeren balken, rustende aan de einden tegen torens, en elkander, als de deuren eener sluis, steunende. Hij stelt aan eene goede versperring de volgende tien zware eischen:

- 1°. De versperring mag het régime der rivier niet benadcelen;
- 2°. zij moet bestand zijn tegen de snelle vaart der grootste pantserschepen,
- 3°. beweegbaar zijn in vreedstijd,

- 4°. vast in oorlogstijd, en
- 5°. niet vernielbaar door projectielen
- 6°. noch door brand;
- 7°. zij moet in tijd van vrede de vaart niet hinderen,
- 8°. noch in oorlogstijd de circulatie der eigen oorlogschepen belemmeren, en eindelijk
- 9°. zoowel tegen stormen als
- 10°. tegen zoutwater bestand zijn.

Om nu dit doel te bereiken, stelt de schrijver voor eene rivier van 600 meters breedte de volgende inrigting voor.

Aan de oevers en in het midden der rivier worden zware torens gebouwd, met gecasematteerd vuur onder, en met draaijende ijzeren koepels boven. Ieder der zijtorens, van langwerpigen vorm, 100 ellen lang en 35 breed, heeft boven op 6 koepels, elk voor twee zware stukken; de ronde middentorens, omstreeks 80 el meer stroomafwaarts gebouwd, heeft 40 el middellijn en heeft bovenop 3 koepels, elk voor 2 stukken. Tusschen de zijtorens en den vasten wal zijn kanalen van 25 el wijdde overgelaten, voor den doorgang der eigen oorlogsschepen. Twee kolossale holle plaat-ijzeren balken, in talrijke vakken verdeeld door tusschenschotten, en hebbende eene totale lengte van 300 el,

eene breedte „ 75 „

en „ hoogte „ 7.5 „ in 't

midden, naar de einden en overdwars afnemende, steunen tegen de zij- en middentorens, en sluiten de rivier af. Door ijzeren kettingen zijn zij aan elkander en aan de torens verbonden. Elk dezer groote, platte ijzeren visschen weegt 25 millioen ponden en gaat gemiddeld 1.42 el diep, in 't midden als maximum 2 el, zoodat de rivier zonder groote stremming daaronder blijft afvloeijen.

De kosten worden door den schrijver als volgt geraamd :

voor 3 torens 5 millioen franken,

„ 2 drijvers 10 „ „

Te zamen 15 millioen franken voor eene af te sluiten breedte van 600 ellen, of 25000 francs of ruim 11800 gulden per el.

Het zij mij na deze mededeeling van des schrijvers inzigten vergund, eenige opmerkingen hierbij te voegen over de mogelijkheid, om zulk een stelsel in praktijk te brengen.

Al dadelijk stooten wij hierbij op het punt der kosten. De

schrijver berekent het ijzer dezer ijzeren drijvers op 0.20 fr. of 0.095 gulden per kilogramme, een cijfer dat te laag schijnt, althans voor ons land, en dat aanmerkelijk overschreden zal moeten worden. Ook de som voor de torens schijnt veel te gering, wanneer men bedenkt dat die werken in eene diepe rivier moeten gebouwd worden; als men de Schelde bij of beneden Antwerpen op 't oog heeft, wel 10 el diep of meer. Bovendien moeten bij de torens, tot verkrijging der zijkanalen, de dijken verlegd worden, en eveneens buiten of benedenwaarts de torens, om de legplaatsen te krijgen (voor tijd van vrede) der 300 el lange en 75 el breede holle ijzeren balken.

Bij opkomenden vloed zullen deze drijvers of balken, aan 't vooreinde losgemaakt, door den stroom op hunne plaats gebragt en gehouden worden; maar het is ons niet regt duidelijk, hoe die kolossale drijvers bij ebbe dwarsstrooms zullen gehouden worden. Men bedenke toch dat, bij een gemiddelden diepgang van 1.42 el, deze lichamen eene oppervlakte van $300 \times 1.42 = 426$ □ ellen aan den stroom bieden, en er kolossale kettingen noodig zullen zijn om ze dwarsstrooms op hunne plaats te houden.

Ofschoon nu dit bezwaar welligt te overwinnen is, en ook het geldelijk bezwaar in een land als België, dat slechts ééne rivier van 600 ellen heeft af te sluiten, geloof ik toch dat het geldelijk bezwaar de toepassing op onze zeegaten zal beletten. Men bedenke toch dat het Vlie (tusschen Vlieland en Terschelling) in 't geheel wijd is 4000 ellen;
 het Texelsche gat van den Helder tot Texel. . . 3000 „
 de nieuwe mond der Maas 1000 „
 het zeegat bij Hellevoetsluis 2500 „
 het Volkerak bezuiden Willemstad 1500 „

te zamen . . . 12000 ellen;

dan ziet men al dadelijk dat daar (uit een finantieel oogpunt) niet te denken valt aan de afsluiting met torens en drijvende balken, ook al wil men gaarne toegeven dat van die totale breedte slechts de kleinste helft, zegge 5000 ellen bijv., die dure afsluiting noodig heeft.

Alvorens over te gaan tot het uitgeven eener reeks van millioenen voor dat materieel, bedenke men vooraf, of dat geld niet

beter besteed ware aan eene versterking der marine, en of niet tevens het denkbeeld overweging verdient de concentratie van onze marine binnendoor mogelijk te maken, door groote kanalen, evenwijdig aan de kusten; kanalen die tevens het voordeel hebben en de afwatering en de scheepvaart te bevorderen, en die dus (onafhankelijk van de verdedigings-belangen) in elk geval nuttig zijn.

Het blijft intusschen wenschelijk dat ieder, die daartoe in de gelegenheid is, zijn gedachten blijve vestigen op het belangrijke punt der kustverdediging, waarvan de versperringen een deel zullen uitmaken.

De Voorzitter acht zich verplicht een woord te zeggen over deze zaak, omdat hij lid is geweest der commissie voor de kustverdediging. In de vergaderingen dier commissie is, zoo als uit het rapport der commissie blijkt — de discussiën zijn echter niet gepubliceerd — de kwestie der versperringen besproken. Bij die gelegenheid zijn door spr. met opzigt tot die aangelegenheid een paar punten behandeld, die ook door den heer STIELTJES zijn ter sprake gebracht. Men kan over die zaak echter wel veel schrijven en vele denkbeelden ontwikkelen, maar vermoedelijk zullen de meeste nooit uitgevoerd kunnen worden.

Door den heer STIELTJES is terecht beweerd, dat door het leggen van versperringen men zeer ligtelijk gevaar loopt het vaarwater voor langen tijd te bederven en dus meer nadeel dan voordeel te doen. In de tweede plaats zijn daaraan enorme kosten verbonden, waarvan de heer STIELTJES ons eenig denkbeeld heeft gegeven. Er is echter nog een ander punt: de grootste moeilijkheid zal wel zijn om den juisten tijd te bepalen, *wanneer* men de versperringen moet leggen. Men heeft dikwijls gesproken over de groote moeilijkheid om den juisten tijd te bepalen voor het stellen der inundatiën, maar te zeggen wanneer het de juiste tijd is de passage te stremmen is nog veel moeilijker. *Wanneer* zal men bijv. het Schulpengat versperren? En hier is de moeilijkheid misschien nog niet zoo groot als voor het vaarwater bij de Willemstad, in verband met de binnenlandsche communicatie te water. Sluit men hier de passage te vroeg, dan loopt men gevaar een hinderpaal in den weg te leggen voor ons zelve, en alle mogelijkheid tot het offensieve weg te nemen. Tot nu toe

heeft men zich slechts bepaald tot theoretische beschouwingen, maar met uitzondering der torpédo's is men in gebreke gebleven practisch aan te wijzen, welke andere middelen men moet aangrijpen. Wil men niet het vaarwater bederven, dan zal men zijne toevlugt moeten nemen tot zulke middelen, als waarvan er een door den heer PIRON is aangewezen. Zoodanig middel heeft zijne gunstige zijde, maar is, zoo als wij daar zoo even vernomen hebben, *zeer* kostbaar, ja welligt nog veel kostbaarder dan zelfs door den heer STIELTJES is opgegeven; alle andere versperringen, als het doen zinken van schepen, het spreiden van netten, het slaan van balken of iets dergelijks acht spr. schadelijk voor het vaarwater, of onvoldoende en niet doeltreffend.

De heer NIERSTRASZ gelooft dat het middel van versperring, hoe ingenieus door den heer PIRON ook gedacht, een groot gebrek heeft, dat het namelijk wel dienen kan bij vloed, maar dat er geen ketting gemaakt kan worden die bij eb, vooral bij springtij, het vaartuig of het ijzeren ligchaam aan de torens bevestigd houdt. Zij, die weten welke kracht bij een sterk tij wordt uitgeoefend op een schip dat dwars in den stroom ligt, kunnen eenigszins nagaan wat in dat geval een ligchaam van 300 el lengte te verduren moet hebben.

Daar niemand verder het woord verlangt, wordt de beraadslaging over dit punt gesloten; waarna de Voorzitter het woord geeft aan den heer MULDER, om eene mededeeling te doen namens den heer WITTOP KONING, die eenige gegevens had verzameld omtrent onder water varende booten, maar door zijn vertrek naar de Kust van Guinea belet werd, deze vergadering bij te wonen.

De heer MULDER leest vervolgens die bijdrage voor, die de beschrijving behelst van een torpédo-scheepje dat den vorm heeft van eenen visch, voortgestuwd wordt door eene tweebladige schroef, die door handenarbeid of zaamgeperste lucht in beweging komt, en van voren eene inrigting heeft om de torpédo door middel van eene lange stang onder het vijandelijke schip te brengen.

Deze mededeeling, die door eene schetsteekening is opgehelderd, geeft aanleiding tot eenige wisseling van denkbelden om-

trent meer ondergeschikte punten en het vragen van eenige op-
helderingen, welke evenwel door de afwezigheid van den heer
KONING niet volledig kunnen gegeven worden.

Nadat niemand meer over een der behandelde onderwerpen
verlangt te spreken, neemt de Voorzitter het woord, en zegt:

Mijne Heeren! Vóór dat ik deze bijeenkomst sluit, zij het mij
vergund nog een zeer kort woord tot U te rigten.

Bij het begin van dit seizoen, in September, telde onze Ver-
eeniging 794 leden; thans is dat getal tot 845 geklommen, dewijl
7 leden hun lidmaatschap hebben opgezegd, en er 58 zijn bijge-
komen. Wij mogen dus, ook met het oog op onzen finanticelen
toestand, zeggen, dat de Vereeniging bloeiend is. Wanneer ik
een terugblik werp op hetgeen hier in het afgelopen vereenigings-
jaar is verhandeld, dan levert dit ook zeker stof tot tevredenheid
op. Menig belangrijk onderwerp is besproken, en ook dezen avond
meen ik onze bijeenkomst als zeer nuttig en aangenaam te mogen
beschouwen. Maar dit belet niet, dat er ook eene schaduwzijde
is. In meer dan één opzicht toch is de toestand der Vereeniging
niet zóó goed als men zou kunnen wenschen. Het wordt voor het
Bestuur meer en meer moeilijk om sprekers te verkrijgen. Het
aantal bezoekers neemt ook niet toe. Welligt moet dit worden
toegeschreven aan de omstandigheid, dat een volledig verslag
onzer handelingen gedrukt wordt, zoodat men zich daardoor, zon-
der de vergaderingen bij te wonen, kan bekend maken met het-
geen daar wordt besproken. Men denkt dan al ligtelijk: „waarom
„zou ik er heengaan? Ik lees toch later wat er verhandeld is.”
Ik moet ronduit verklaren, M. H.! dat ik zelf dikwijls het woord
heb genomen, alleen om te trachten de discussie aan den gang
te brengen. Promotiën en verplaatsingen van leden, hier woon-
achtig, en die veelal gewoon waren zich in het debat te mengen,
hebben zeker ook aanleiding gegeven tot minder levendige dis-
cussie; en toch is die discussie, die onderlinge wisseling van ge-
dachten, ook een der doeleinden onzer vereeniging. Zeker echter
is het, dat mindere opkomst der leden er ook invloed op heeft
uitgeoefend. De zaak heeft welligt een eenigszins anderen loop ge-
nomen dan de oprichters zich voorstelden, toen de vereeniging op

kleine schaal begon; doch het vereischt geen betoog, dat haar nut niet enkel bestaat in de *mededeelingen* die gedaan worden, maar ook in het *bespreken* der kwestieën.

Het is in overleg met mijne medeleden van het Bestuur, Mijne Heeren, dat ik gemeend heb uwe aandacht hierop te moeten vestigen, vóór dat wij tot een volgend winter-saizoen van hier scheiden. Doet zich geene meerdere bereidvaardigheid voor, om als spreker op te treden, dan zou het inderdaad, zoo als ik reeds de eer had in de vergadering van 27 September jl. op te merken, moeilijk worden de bijeenkomsten, zoo dikwijls als het reglement als minimum vaststelt, te kunnen houden. Er zijn ons nu wel door een medelid, die zich reeds jegens de vereeniging zeer verdienstelijk heeft gemaakt, een paar spreekbeurten voor het volgend jaar toegezegd; maar het zou zeer wenschelijk zijn, indien de leden, hetzij hier, hetzij elders woonachtig, die eene spreekbeurt in het aanstaande seizoen zouden willen vervullen, zich eenigszins bij tijds zouden willen voorbereiden. Indien zij daarvan dan ook tijdig aan het Bestuur wilden kennis geven, zou dit zeer bevorderlijk zijn aan het geregeld houden van de bijeenkomsten, want het is niet alleen dat men soms geen spreker heeft, maar het komt ook aan op de bepaling van den dag, daar wij te dien opzichte in zooverre gebonden zijn, dat wij alleen op bepaalde dagen over deze zaal kunnen beschikken.

Het zou ons allen voorzeker leed doen, indien deze Vereeniging, die reeds nu en dan met andere moeilijkheden, buiten hare schuld, te kampen heeft gehad, aan eene kwijnende ziekte moest bezwijken. Daarom hoop ik, dat onze vrees zal blijken ongegrond te zijn, en u dus vaarwel toeroepende tot den volgenden winter, Mijne Heeren, sluit ik de Vergadering, met den wensch dat wij het volgende jaar even nuttig zullen werkzaam kunnen zijn, als ik geloof dat wij dezen winter werkzaam zijn geweest.

Vier kandidaten werden dezen avond aangenomen.

Namens het bestuur,

L. MULDER,

Secretaris.

