

VEREENIGING

TER BEOEFENING VAN DE KRIJGSWETENSCHAP.

1878-1879.

Vergadering op Woensdag, den 30^{sten} October 1878.

De Voorzitter opent deze eerste vergadering in dit leesjaar. Ik heet de heeren welkom — zegt de Voorzitter — en uit den wensch, dat wij in den loop van dezen winter weder menige belangrijke verhandeling zullen hooren, ten einde daardoor steeds meer nut te stichten en om daardoor ook den gevestigden naam der Vereeniging eer aan te doen.

Aan de orde is:

I. De ballotage van candidaten.

Met algemeene stemmen worden als leden aangenomen de heeren H. Van Hogendorp, 1^e luit. der artillerie te 's Hertogenbosch; J. W. Van der Vijver, 1^e luit. der infanterie te Hoorn, en G. P. Van der Garden, 1^e luit. der infanterie te Leiden.

II. Het geven van verslag omtrent den toestand der Vereeniging.

Dit verslag, door den Voorzitter medegedeeld, is van den volgende inhoud:

Het aantal leden bedroeg 1019; hier zijn in den loop van het vereenigingsjaar bijgekomen 28, — door overlijden, bedanken en om andere redenen zijn afgegaan 50; zoodat het aantal leden thans bedraagt 997.

1878/79.

Op 1^o October 1877 was het *saldo* der Vereeniging als volgt:
in kas bij den Penningmeester. f 279.35^s

benevens:

10 certificaten 2½% Nat. Werk. Schuld, ieder groot
f 100, ad 64 volgens den stand der effecten.

De *ontvangsten* hebben bedragen „ 3840.75

f 4120.10^s

De *uitgaven* bedragen. „ 3517.61^s

Blijft in kas op 1^o October 1878 . . f 602.49

benevens:

10 certificaten 2½% Nat. Werk. Schuld, ieder
groot f 100 ad 62½ volgens den stand der
effecten f 627.50

3/m. rente „ 6.17^s

Het saldo bedraagt alzoo méér dan f 1000, zoodat, ingevolge
de bepalingen van het Reglement, de contributie voor dit lezings-
jaar van f 4 op f 3 kan worden gesteld.

Wordt aangenomen voor kennisgeving.

III. Rekening en verantwoording van het Bestuur over zijn
geldelijk beheer, ingevolge art. 24 van het Reglement.

Hieromtrent wordt door den Voorzitter medegedeeld, dat
ontvangen is het volgend schrijven der Commissie, die de reke-
ning en verantwoording van het geldelijk beheer heeft nagezien:

*Aan het Bestuur ter beoefening van de
Krijgsoetenschap te 's Gravenhage.*

's Hage, den 15^{en} October 1878.

Bij missive dd. 8 October 1878 N^o. 126 uitgenoodigd tot het
nazien der Rekening over het boekjaar 1877/78, hebben de
ondergeteekenden de eer mede te deelen, dat zij aan die opdracht
hebben voldaan, en die Rekening met de daarbij behoorende
bescheiden en stukken van verantwoording hebben onderzocht
en volkomen in order bevonden, weshalve zij voorstellen deze
ter décharge van den Penningmeester goed te keuren, en zulks

onder dankbetuiging voor de goede zorg, door hem bij voortdurend aan het finantieel beheer gewijd.

Blijkens die Rekening is het saldo in kas op den eersten dezer maand beneden de som van duizend gulden, zoodat de 2^e alinea van art. 13 van het Reglement over het boekjaar 1878/79 niet van toepassing zal zijn.

*De Commissie, bedoeld bij art 24 van
het Reglement,*

A. W. MULJSKEN.

JOOST.

MAZEL.

Op voorstel des Voorzitters wordt besloten de rekening goed te keuren, onder dankbetuiging aan den Penningmeester voor zijn gevoerd beheer, en onder opmerking, dat blijkens de laatste alinea van vorenstaand schrijven daarin de 10 certificaten Nationale Werkelijke schuld zijn over het hoofd gezien, want dat het saldo in kas wel méér dan f 1000 bedraagt.

IV. Verkiezing van leden van het Bestuur, ingevolge art. 16 van het Reglement.

De aftredende leden zijn de heeren J. C. C. Den Beer Poortugael, Onder-Voorzitter; P. J. B. C. Robidé van der Aa en Mr. W. Hoyer.

De Voorzitter deelt mede, dat de heer Den Beer Poortugael heeft kennis gegeven dat hij, wegens dienstzaken en daaraan verbonden werkzaamheden, de vergadering verzoekt hem niet meer voor eene herkiezing in aanmerking te nemen.

Verder deelt de Voorzitter mede, dat ook eene verkiezing moet plaats hebben van een lid voor het Bestuur, ingevolge art. 15 van het Reglement, in de plaats van den heer F. E. L. A. Abel, die, wegens drukke ambtsbezigheden, als Secretaris en Bestuurslid heeft bedankt en anders in 1879 aan de beurt van aftreding zou zijn geweest.

Op voorstel des Voorzitters wordt besloten de verkiezing van vier Bestuursleden tegelijk te doen plaats hebben, zullende de laatst verkozene beschouwd worden als te zijn benoemd in de

plaats van den heer Abel, zoodat diens tijd van aftreden zal zijn in 1879.

De Voorzitter verzoekt den heeren Rappard en Perk met het Bestuur het bureau van stemopneming te willen uitmaken.

De uitslag der stemming is als volgt:

Eerste stemming: (38 stembiljetten) de heeren Robidé van der Aa en Hoyer ieder 36 stemmen; de heeren: Seyffardt 34; J. W. Boellaard 18; Eland 12; Scherer 4; de Kruyff, Rooseboom en Den Beer Poortugael ieder 2 stemmen; en de heeren Roldanus, Rappard, Bogaard, Van den Burg en Smith, ieder 1 stem.

De heeren Robidé van der Aa, Hoyer en Seyffardt de volstreckte meerderheid van stemmen verkregen hebbende, worden als benoemd geproclameerd.

Tweede stemming: (38 stembiljetten) de heeren Eland 20 en Boellaard 16 stemmen; de heeren Rappard en De Kruyff ieder 1 stem.

Mitsdien is ook de heer Eland als lid van het Bestuur benoemd.

De Voorzitter dankt de heeren stemopnemers voor de door hen volbrachte taak.

Op de deswege door den Voorzitter tot hen gerichte vragen, verklaren de heeren Robidé van der Aa, Seyffardt en Eland de op hen uitgebrachte benoeming aan te nemen, waarop de twee laatstgenoemden, op uitnoodiging des Voorzitters, aan de bestuurs-tafel zitting te nemen.

Aan den heer Hoyer, afwezig zijnde, zal van zijne benoeming worden kennis gegeven.

De Voorzitter: Ik geloof in naam der vergadering te spreken, wanneer ik de geachte aftredende leden van het Bestuur, de heeren Den Beer Poortugael en Abel, dankzeg voor den ijver en de bekwaamheid, waarmede zij steeds de belangen van het genootschap hebben behartigd. Het doet vooral het Bestuur leed, dat beide heeren ons gaan verlaten. Wij eerbiedigen echter de redenen, die hen beletten langer in het Bestuur zitting te hebben.

Deze woorden des Voorzitters worden door de aanwezigen toegejuicht.

V. Aan de orde is thans het houden der voordracht door

den heer C. J. SMITH, omtrent *onze marine bij de kustverdediging*.

Het is 2 jaren geleden, dat ik, de eer hebbende voor deze vergadering op te treden en sprekende over de verdediging der zeegaten van het Noorder- en Zuider frontier zeide:

„Bezitten wij een voldoende maritieme macht tot het verdedigen der zeegaten en benedenrivieren, dan zijn wij in staat „uitvallen te doen in zee, en verdeelen daardoor zeer de maritieme macht des vijands; ook kan dan in vele gevallen bij „de kustverdediging, die voornamelijk op de landmacht aankomt, „de marine medewerken.”

Ook zeide ik bovendien op dienzelfden avond:

„In het bezit van de opgegeven schepen met het opgegeven „getal vertrouwbare zeelieden, zouden wij ook tevens de poging „eener groote mogendheid, om eene landing op groote schaal op „onze kust te bewerkstelligen, gewis zeer bemoeielijken kunnen, niet alleen onder de uitvoering maar ook reeds bij de „voorbereiding

In het algemeen wordt de medewerking, die de marine bij de verdediging der Noordzee-kust leenen kan, naar mijne meening als te gering, als van te weinig beteekenenden aard beschouwd.

Wellicht hebben de woorden die ik zooeven aanhaalde, daartoe zelfs ook nog wel iets bijgedragen, en daarom zal ik beginnen met daarop even terug te komen.

Met het gezegde dat „de kustverdediging voornamelijk op de landmacht neêrkomt,” werd meer bepaald bedoeld dat de landmacht, zoodra er slechts sprake is van eene vijandelijke landing, geheel gereed moet zijn aan de kust, ten einde de landing met al de kracht en middelen, die wij aan den wal verzamelen en aanwenden kunnen, te weren; en dat wij aan de maritieme middelen nooit zóóveel vertrouwen schenken mogen, dat er aan de te nemen maatregelen aan den wal iets zou mogen verzuimd worden — dan wel, dat de rol, die de marine bij het weren eener landing vervullen kan, altijd secundair zou moeten zijn, en bijv. bepaald zou worden tot het aankondigen van de komst der transportvloot met eenige kanonschoten; of hoogstens tot

eene kleine afleiding aan enkele der pantserschepen die de transportvloot begeleiden.

En waar ik zeide dat de marine in „vele gevallen” medewerken kan, lag het niet in mijne bedoeling te doen verstaan dat een enkele staunch of monitor, *wellicht en als bij toeval*, de sloepen met débarquementstroepen vóór het oogenblik dat deze aan wal komen, bereiken, en daaronder eenige verwarring en vernieling brengen zou: mijne bedoeling was geheel anders. Ik zal trachten, die heden avond uit een te zetten, in de hoop daarbij aan te toonen, dat wij in de marine een grooten hefboom bezitten kunnen, om een' vijand tegen eene landing zeer te doen opzien, en dat bijaldien hij werkelijk eene landing zal pogen te doen, hij, zoo niet in alle, dan toch in de meeste gevallen, in de marine alleen reeds een onoverkomelijk bezwaar zal aantreffen; en dat de landmacht in „elk” geval in die marine steeds een krachtigen steun zal vinden, hetzij door de belangrijke machtsverdeeling, waartoe zij den vijand voortdurend in de noodzakelijkheid houdt, hetzij door den directen strijd, dien zij bij herbaling tegen gedeelten der vijandelijke scheepsmacht dicht bij de kust levert.

Ik heb aangaande de voordracht, waarin ik mijne zienswijze omtrent de verdediging der zeegaten neêrleide, geene uitgebreide weerleggingen vernomen, en geene afkeuringen van zoodanigen aard of kracht, dat ik die zienswijze ten aanzien van het aangegeven getal en soort der vaartuigen als bepaald veroordeeld aannemen kan; noch ook zelfs genoeg met bewijsgronden gestaafde overtuigingen, waardoor ik te dien opzichte van meening veranderen kon. Ik zal dus als een vervolg op, en in aansluiting met die vroegere voordracht nu eenigszins in détail aangeven, hoe de sterkte dier vloot eene hoogere waarde verkrijgt, in het geval dat onze kust door eene der voornaamste mogelijkheden mocht worden bedreigd of aangevallen.

Veroorloof mij U vooraf te herinneren, dat de geheele als gewenscht aangegeven vloot zou bestaan in:

2 stoombatterijen, 6 ramschepen, 27 monitors, 31 staunches, 25 spartorpedobooten, 1 riviervaartuig, 20 licht gepantserde booten tot verdediging der binnenwateren, en 4 kruisers,

waarvan ter verdediging van de zeegaten van het Noorderfrontier bestemd werden:

de 2 stoombatterijen, 2 ramschepen, 14 monitors, 19 staunches en 15 spartorpedobooten.

Van het Zuiderfrontier waarbij den mond der Nieuwe-Maas: 4 ramschepen, 11 monitors, 12 staunches, 10 spartorpedobooten.

Rotterdamsche-waterweg: 1 monitor.

Amsterdamsche-waterweg (IJmuiden): 1 monitor, terwijl het getal zeelieden, benoodigd tot het bemannen dier vloot, geraamd werd op 7 à 8000 koppen.

Naar de lessen, die de geschiedenis der laatste jaren ons gegeven heeft, moeten wij er wel op rekenen, bij een mogelijken oorlog geheel alleen te zullen staan, en ofschoon het niet tot de onmogelijkheden behoort, dat wij door twee groote mogendheden tegelijk aangevallen worden, schijnt het mij toch geoorloofd toe bij de zaak, die ik nu behandelen zal, te veronderstellen dat wij met slechts één vijand te doen hebben; maar dan ook met een vijand, die zóó sterk is, als dit van de voornaamste zeemogendheid in Europa denkbaar wezen kan.

Houden wij toch het oog op zoodanige sterkte, dan wordt natuurlijk de vijandschap van elke mindere mogendheid aan de zeezijde ook minder gevaarlijk.

Moet ik er hier de aandacht op vestigen, dat de Engelsche vloot — de sterkste der wereld — op eene belangrijke wijze verdeeld wordt door de uitgebreide bezittingen van Engeland over den geheelen aardbol; zoo mag ik van de andere zijde ook niet nalaten er op te wijzen, dat daar Frankrijk en Duitschland óf geene noemenswaardige, óf in het geheel geene buitenlandsche bezittingen hebben, de beide laatste landen hunne maritieme kracht van aanval bijna geheel en al op onze kust concentreeren kunnen.

De omstandigheid evenwel in aanmerking nemende, dat de hulpbronnen, waarover Engeland beschikt, om zich in een betrekkelijk korten tijd de meest geschikte middelen te doen verwaardigen om ons aan de zeezijde te bestrijden, zooveel grooter zijn dan die van de twee andere landen, zoo zullen wij de

vijandschap van Engeland aan die zijde toch steeds het meest moeten vreezen. Daarom komt het mij dan ook het meest geschikt voor om, zonder dat ik nu juist bepaalde getallen aangeven zal van schepen, kanonnen enz. van den vijand, U te verzoeken, voor dezen avond te willen aannemen, dat Engeland onze meest gevaarlijke vijand zij, en om dus, wanneer ik spreek van „vijand of vijandelijke schepen,” U voor te stellen, dat daarmede dan ook Engeland of Engelsche schepen bedoeld worden.

In het zoo goed uiteengezette gedeelte van het werk van den heer Kraijenhoff van de Leur, wordt de verdediging der kust behandeld met het oog op een oorlog met Duitschland, en daarbij wordt aangenomen, dat de Deutsche en Nederlandsche vloeten ongeveer de sterkte hebben zooals die tegenwoordig is. Het schijnt mij nuttig toe de zaak hier meer in een algemeenen zin na te gaan, en te doen zien, wat wij zullen vermogen onder elke omstandigheid, met vooropstelling der voorwaarden: 1°. dat de sterkte onzer vloot van dien aard zij, dat wij met alle hoop op goed gevolg onze zeegaten kunnen verdedigen tegen welken vijand ook; 2°. dat de stellingen aan den Helder en Hellevoetsluis zich in zoodanigen staat van tegenweer bevinden, als goede redeneering ons die slechts wenschelijk kan doen toeschijnen, en 3°. dat de waterwegen naar Amsterdam en Rotterdam voldoende zijn verzekerd om den vijand een directen aanval daarop te ontraden. Dan immers zal elke zeemogendheid, die wij als vijand tegenover ons mochten zien, reeds dadelijk na het uitbreken van den oorlog terdege rekening moeten houden met onze scheepsmacht, al zijn onze pantserschepen elk voor zich dan ook al kleiner dan de hare, daar zij alsdan overtuigd zal zijn onze kust niet tot zeer nabij te kunnen naderen dan met eene betrekkelijk groote macht; aangezien zij anders, zoodra de zee slechts eenigszins kalm is, groot gevaar loopt met overmacht door ons te worden aangevallen en daarbij gevoelige verliezen te lijden.

Laat ons nu zien wat eene landing op de Hollandsche kust beteekent.

De toebereidselen tot eene landing op deze kust vereischen de grootste zorg.

Een groot getal stoomschepen, die niet alleen het landings-

leger, maar ook tevens alle behoeften, benoodigd tot het voeren van een eigenaardigen oorlog gedurende een onmogelijk vooraf te bepalen tijd, bergen moeten, hebben te voldoen aan de navolgende eischen:

1°. moet er in alle omstandigheden vertrouwd kunnen worden op hunne zeewaardigheid: het moeten dus zijn, krachtige goed besneden stoomschepen;

2°. moet hunne ruimte berekend zijn naar het getal der embarqueerde troepen en paarden, met het oog op de gezondheid; en

3°. behooren zij de vereischte geschiktheid te bezitten tot het bij tijds en met spoed afleveren van de, voor de te débarqueeren of gedebarqueerde strijdmacht benoodigde zaken: mondbehoeften, krijgsmateriaal, hospitaalbenoodigdheden enz.

Hieruit volgt, dat een schip, hetwelk een noemenswaardig getal troepen — bijv. 300 man — overvoeren moet naar een vijandelijk land, dat zulk eene gevaarlijke kust heeft als het onze, reeds een tamelijk groot schip wezen moet; dat, aangezien er dicht bij die kust te weinig water staat, op eene nog vrij groote afstand van de landingsplaats verwijderd moet blijven.

Om slechts 10 000 man infanterie over te voeren, zou men dus reeds 30 van die schepen noodig hebben. Engeland bezigde in het begin van dit jaar tot den overvoer van 5 000 man infanterie en cavalerie uit Britsch-Indië, reeds meer dan 30 schepen van de grootste soort.

Nu zal een vijand, die weet dat wij ons goed verdedigen willen en kunnen, wel eerder met 30 000 dan met 10 000 man opkomen, en wanneer men nu slechts goed nagaat wat het zeggen wil, 30 000 man met hetgeen daarbij behoort over te voeren, zal het reeds duidelijk worden, dat alleen daarin een groot bezwaar ligt, om op een willekeurig oogenblik uitvoering te kunnen geven aan het plan eener landing.

Gebruikt de vijand om de kust zeer dicht te kunnen naderen, of omdat hij eerder over een zeker getal kleine schepen kan beschikken dan over groote, kleinere schepen, dan zal hun getal naar evenredigheid veel grooter zijn om hetzelfde getal troepen over te voeren.

Zeer groote schepen hebben het nadeel van te ver uit den wal te moeten blijven en de landing niet zoo spoedig te kunnen bewerkstelligen; ze zijn ook niet zoo licht in voldoende getal voor de hand.

Kleine schepen hebben het nadeel, dat zij, ten anker liggende, eene zeer groote uitgestrektheid beslaan; dat ze dus moeilijker te beschermen zijn, en dat de grootte van hun getal zooveel te eerder tot onregelmatigheid en zelfs verwarring, — bijv. bij opkomend slecht weer, — dus tot het mislukken der landing kan aanleiding geven.

Dus kan er aangenomen worden dat de schepen, waarmede een landingsleger op onze kust komt, van eene gemiddelde grootte zijn zullen; dat hun getal betrekkelijk altijd nog groot, de uitgestrektheid die zij langs de kust beslaan belangrijk en de afstand waarop zij van den wal verwijderd moeten blijven niet gering zal zijn. De mogelijkheid van door ons veldgeschut uit de duinen beschoten te worden, zal dien afstand steeds eerder meer dan wel minder doen zijn dan 1500 M.

Zulk een getal schepen — dat al licht een 100 à 150 zal bedragen, te vereenigen, uit te rusten voor zoo'n gewichtig doel, de benoodigdheden op eene doeltreffende wijze daarin te bergen, de troepen daarop in te deelen enz., vereischt veel zorg en overleg, maar vooral ook veel tijd. Het is daarom dat eene landing niet zoo dadelijk na het uitbreken van een oorlog door ons te vreezen is, en dat wij den tijd zullen hebben, om ons ter kustverdediging geheel strijdvaardig te maken — indien althans in vredestijd alles voorbereid is, wat in vredestijd kan en behoort te geschieden — te meer nog, omdat wij al licht in tijds vooraf verwittigd kunnen zijn van 's vijands plan tot eene landing.

Nu is het een ieder bekend aan welke gevaren een schip op onze kust blootgesteld is. De meest heerschende wind — van Z. W. tot N. W. — verheft zich dikwijls vrij onverwacht, zelfs des zomers maar vooral gedurende den winter, tot zwaren storm, waardoor zoo menig schip tusschen de voor een gedeelte der kust liggende zandbanken gevoerd en daarop verbrijzeld wordt.

Zoodra de wind met slechts eenige kracht uit den westelijken

hoek waait, staat er ook op dat gedeelte der kust waarvoor zich geene zandbanken bevinden, — en dit is het gedeelte waarop van eene landing zooals hier bedoeld wordt slechts sprake kan zijn, — dadelijk eene vrij hooge rolling en branding op het strand, die een débarquement niet alleen zeer moeielijk maken, maar gevaarlijk ook, zelfs voor lieden die zich door hun beroep zooveel mogelijk met de bezwaren aan eene landing verbonden hebben leeren gemeenzaam maken.

Een débarquement moet bewerkstelligd worden met zeer kleine vaartuigen, aangezien de grootere door de flauwe helling van het strand den wal niet genoeg naderen kunnen, de débarquementstroepen dus dadelijk bij het verlaten dier vaartuigen doornat zouden zijn en eene te groote afstand door het water af te leggen zouden hebben, terwijl er aan eene landing op groote schaal met behulp van vlotten in de Noordzee niet te denken is.

Het staat dus vast, dat eene landing slechts plaats kan hebben bij zeer mooi weer, dat is „bij slecht (glad) water”, en met sloepen.

De vijandelijke transportschepen moeten dan natuurlijk vooraf ordelijk, en overeenkomstig vooraf bepaalde aanwijzing, zoo dicht mogelijk bij het strand geankerd zijn; de oorlogsschepen, die de transportschepen beschermen moeten tegen een' onverhoedschen aanval, hebben zich in de voor hen bepaalde positie geplaatst, ook om door hun vuur op onze verdedigers de landing te helpen vergemakkelijken, — en de sloepen gevuld met menschen die onbedreven zijn in dergelijke verrichtingen, naderen langzaam, zooveel zij kunnen, den zoom van het strand. De débarquementstroepen kunnen dan de sloepen verlaten, en eerst nadat zij een eind weegs het water doorwaad en zich onder hunne chefs geregeld hebben, zijn zij tot den aanval op de zich langs de kust uitstrekende duinen of dijken gereed.

Uit dit alles volgt klaarblijkelijk, dat eene vijandelijke landing in den winter, als wanneer het bijna voortdurend stormachtig is, beschouwd moet worden als eene te gevaarlijke, als eene roekelooze onderneming; dat geen vijand zulk een militair waagstuk zal trachten uit te voeren gedurende minstens 6 maanden van het jaar; en dat zelfs gedurende de overige 6

maanden eene poging tot landen zeer licht mislukken kan, enkel en alleen door de onstandvastigheid en de verraderlijkheid van het weêr.

Gesteld nu dat op een stillen heigen zomermorgen — dat wil zeggen bij eene voor den vijand zoo gunstig mogelijke gelegenheid — het bericht wordt aangekondigd dat er eene groote vloot van vijandelijke schepen in 't zicht is gekomen, met het kennelijke doel eene landing te beproeven: wat staat ons dan te doen?

Vooraf echter nog een paar punten aan uwe aandacht onderworpen, die zoowel voor het leger als voor de marine van gewicht zijn.

Niettegenstaande onze kust overal zeer laag, bij mistig, of zelfs slechts heig weêr zeer moeielijk te zien en dus veel moeielijker nog te verkennen is, bestaat er toch geen bezwaar tegen, dat eene vijandelijke vloot die kust, en zelfs een voorgenomen landingspunt, bij nacht en bij dikken mist tot op 3 geogr. mijlen nadert, zoodat zij door onze uitkijken voor het eerst op dien korten afstand ontdekt wordt.

Bij nacht en bij mistig weêr kunnen kleine vaartuigen op de kust kruisen, om ons op de hoogte te houden aangaande de werkzaamheid der vijandelijke schepen *in de nabijheid*, en vooral zoodra wij weten dat er eene vijandelijke landing op til is; ook om te weten of de landingsvloot reeds dicht bij de kust, — dat is, tot op 3 mijlen is genaderd. Die kleine vaartuigen mogen zich dan echter ook niet meer dan hoogstens 2 à 3 mijl uit den wal begeven, daar zij anders bij opklarenden mist licht afgesneden worden, en alsdan verloren zouden zijn zonder ons eenigen dienst bewezen te hebben. Zijn dit vaartuigen met zwaar geschut, of met spar-torpedo's, dan zullen zij aan den vijand bij zijne eerste verschijning waarschijnlijk eenig nadeel kunnen toebrengen, daar zij zelven op geringen afstand door hem niet, — hij door hen daarentegen wel gezien kan worden; misschien zullen zij dan in dat bijzondere, en ook eenige, geval reeds eenige verwaring en oponthoud onder de vijandelijke schepen veroorzaken.

Bij heig weêr zal die uitgestrekte vloot, eenmaal tot op 3

mijlen van den wal gekomen, hoogstens 4 mijl loopen en dus minstens 3 uren noodig hebben alvorens behoorlijk geankerd te liggen op 1 500 à 2 000 M. van den wal, indien zij daarbij volstrekt niet door ons wordt gestoord.

Bij helder weêr zal er ook ongeveer evenveel tijd verloopjen tusschen het in 't zicht komen en het geankerd liggen der vloot.

In de veronderstelling dat het landingsleger 30 000 man sterk is, de transportschepen 100 in getal zijn, elk transportschip over 4 stoomsloepen beschikt die elk 30 soldaten bevatten kunnen, en dat alle voorbereidselen tot landen vóór het ten anker komen genomen zijn, dan zullen in een half uur — $\frac{1}{4}$ uur voor het gereed maken der sloepen, en $\frac{1}{4}$ uur voor het naderen van den wal rekenende — na het ankeren, en dus in $3\frac{1}{2}$ uur na het in 't zicht komen der vloot 12 000 man aan den zoom van het strand kunnen staan, indien er van onze zijde geen weêrstand geboden wordt.

Men vergeete hierbij niet dat de transportvloot in 2 rijen achter elkander liggende, de schepen op 150 meter van elkander, reeds eene uitgestrektheid beslaat van meer dan een uur gaans. Indien de vijand ongestoord kan voortgaan, dan stoomen de schepen, die de eerste 12 000 man aan wal gezet hebben, naar boord terug, en brengen in $\frac{3}{4}$ uur weder 12 000 man aan den wal, en zoo voortgaande zou dus in den tijd van 5 uren na het in 't zicht komen der vloot, de geheele legermacht van 30 000 man, benevens verschillende daarvoor benoodigde zaken, op onze kust gedebarqueerd zijn.

Daar het nu als een vaste stelregel aangenomen moet worden, dat wij de landing zelve reeds dadelijk zooveel mogelijk bemoeielijken moeten — hoe gering het getal der eerst te debarqueeren landingstroepen ook zijn moge — zoo zullen wij, wat de landmacht betreft, moeten zorg dragen, bij tijds op elk punt dat de vijand zich tot eene landing kiezen kan, eene voldoende troepenmacht verzameld te hebben.

Ik ga dus uit van de veronderstelling, dat wij bij een uit te breken oorlog:

1°. over een zóó sterk leger ter verdediging van het geheele land beschikken kunnen, dat slechts zeer weinige dagen daarna

een gedeelte daarvan kan afgezonderd worden, dat uitsluitend bestemd wordt tot het verdedigen der kust;

2°. dat dit gedeelte zoo sterk zij, dat de getalsterkte er van zoo weinig mogelijk kleiner zij dan die van het te verwachten landingsleger, en

3°. dat er eene uitmuntende gemeenschap bestaat zoo dicht mogelijk aan het strand langs de geheele kust — en wel vooral in Zuid-Holland — binnen den kruin der duinen of dijken, opdat onze troepen zich in den kortst mogelijken tijd — dat is in den vereischten tijd van $3\frac{1}{2}$ uur — in voldoende getal — d. i. 5000 man — op het bedreigde punt of de bedreigde punten kunnen vereenigen.

Zoolang toch aan die voorwaarden niet voldaan wordt, kan er geene hoop gevoed, kan er althans niet met gerustheid op vertrouwd worden, dat de landmacht in staat zal zijn eene landing te keeren. Is daarentegen wel aan die voorwaarden voldaan, dan spreekt het van zelve dat wij bij gelijke bekwaamheid en dapperheid als die van den vijand, zonder zelfs eenige medewerking van onze marine overwinnen kunnen, vooral omdat wij op het oogenblik der landing van onze artillerie gebruik kunnen maken, en omdat wij in de tegenwoordig ver dragende geweren en in de mitrailleuses, gedekt achter de dijken of duinen, de middelen vinden, om op den in zijne sloepen langzaam naderenden, geheel ongedekten en bijna geheel onmachtigen vijand een moorddadig vuur te onderhouden, waarvan de uitwerking des te grooter wordt naarmate hij het strand meer nadert, aangezien het vuur der vijandelijke schepen op onze troepen dan ook ophouden moet.

Indien het dus slechts mogelijk is dat alles aan den wal zoodanig geregeld zij, als ik daar in mijne veronderstelling aangaf, dan zal het dus ook nog mogelijk zijn dat het leger alleen de landing afweert. De vraag omtrent de mogelijkheid daartoe voor dezen avond geheel in het midden latende, moet ik er toch op wijzen, dat indien zelfs alles volkomen voorbereid ware overeenkomstig de zoo even genoemde voorwaarden, dat er dan toch nog op het critieke oogenblik niets haperen mag in den gang der te verrichten manoeuvres en dat er geen enkele misslag mag begaan worden. En daar de vijand ons onder ver-

schillende combinatiën kan aanvallen, en wij nooit zeker kunnen zijn of er ook misrekening, verkeerde opvatting van bevelen als anderszins bij onze verdedigers aan wal zullen plaats hebben, waarvan vertraging, en dus een te laat aanwezig zijn op het vereischte punt het gevolg worden zou, zoo is het hoogst nuttig dat de landmacht bij de belangrijke verdediging onzer kust ook door de marine kan bijgestaan worden.

In hoe ver kan dit geschieden?

De tonnen der zeegaten zijn natuurlijk reeds dadelijk bij het uitbreken van den oorlog verwijderd; de landmerken voor zoo veel mogelijk opgeruimd; seinmiddelen tusschen de landmacht en marine vastgesteld; de telegraafstations langs de kust opgericht; al het beschikbare materieel ter verdediging der zeegaten en benedenrivieren bemand met goed geoefende, goed gedisciplineerde en met het ware vuur bezielde zeelui, en alle vaartuigen overeenkomstig vooraf gemaakte plannen op de hun aangewezen posten.

De meest geschikte punten waar de vijand eene landing ondernemen kan, zijn, zoodra de havenmondingen van Rotterdam en Amsterdam behoorlijk zullen zijn verzekerd en de stelling van Amsterdam aan de westzijde voltooid: bij Calandsoog, bezuiden Petten tot Kamp, bij Egmond, Wijk-aan-Zee, Noordwijk, Katwijk, Scheveningen, en van 's Gravesande tot Terheiden.

Wij moeten er echter op voorbereid zijn, dat hij aan andere gedeelten de voorkeur kan geven, dat hij meer punten tegelijk aanvalt, en ook dat hij zijn' aanval of zijne aanvallen op de kust gepaard doet gaan met een gelijktijdigen aanval op een der zeegaten van Texel of van Goeree, daar hem het bezit van den Helder of van Hellevoetsluis zeer moet toelachen, en hij in elk geval ook trachten zal onze macht te verdeelen.

Nu moet er aangenomen worden, dat zoodra wij in een oorlog geraken, de vijand oogenblikkelijk een zeker getal zijner beste kruisers en pantserschepen in de Noordzee zendt, vooreerst om onzen handel ter zee geheel tot stilstand te brengen, en ten andere om onze zeegaten zoodanig af te sluiten, dat het ook aan onze oorlogsvaartuigen, groot en klein, gepantserd en ongepantserd, zoo moeielijk mogelijk gemaakt wordt daar uit te loo-

pen. Zoolang toch onze communicatie ter zee niet goed afgesloten blijft, kunnen wij niet alleen den toevoer behouden van krijgsmaterialen, maar kunnen wij hem tevens door stoute operatiën met de schepen onzer vloot groote schade berokkenen.

Door het groote getal der zeegaten zal de vijand, alleen in zijn pogen om ons de communicatie ter zee met de buitenwereld af te snijden, reeds eene groote maritieme macht moeten bezigen, vooral daarom, omdat één pantserschip niet voldoende is om een zeegat te bewaken. Een aanval van drie onzer kleinste schepen bijv. kan voor het krachtigste vijandelijke pantserschip verderfelijk werken, en vooral bij nacht wordt de geheele kust voor afzonderlijke of te weinig verzamelde vijandelijke schepen gevaarlijk, daar onze vaartuigen gebruik kunnen maken van vooraf bepaalde geleidelichten tot het in- en uitloopen der zeegaten, welke lichten desgevorderd eerst ontstoken worden aan boord van vooraf geplaatste vaartuigjes, en aan den wal op een daartoe door onze schepen zelven gedaan sein.

Hieruit zien wij ook reeds hoe moeielijk het den vijand moet vallen onze schepen van het Noorder- en Zuiderfrontier zoodanig gescheiden te houden, dat zij elkander den onderlingen steun gedurende den oorlog moeten opzeggen; des nachts zal de gemeenschap langs de kust tusschen de twee frontieren in den regel open staan. Dit zal nader blijken. De Wester-Schelde, de Roompot, het Brouwershavensche gat, de 3 zeegaten van Hellevoetsluis, de nieuwe waterweg van Rotterdam, het Kanaal van Noord-Holland op zijn smalst, de Texelsche-zeegaten en het Vlie, deze allen moeten goed bewaakt worden en dus door meer dan één gepantserd schip, of de vijand loopt steeds gevaar dat wij hem, zoodra de zee slechts vrij kalm is, op één of meer dier punten een gevoeligen slag toebrengen.

Wij leeren hieruit, dat de vijand in de kracht onzer vloot aanleiding vinden moet tot de gegronde vrees, dat wij, zoodra hij zijne werkzaamheid slechts eenigszins ergens opgeeft of ver-slapt, oogenblikkelijk gereed kunnen zijn, om hem hier of daar met voordeel aan te vallen. Dit zal het geval zijn, zoodra wij eene vloot bezitten van (ongeveer) de kracht zoo als die werd aangegeven. Eene zoodanige vloot zal ons het ontzachelijke

voordeel aanbrengen, dat wij de macht van den vijand dadelijk op eene belangrijke wijze verdeelen en dus zijne kracht breken, waardoor voldaan wordt aan den gulden regel bij elken krijg: „'svijands macht verdeelen, eigen macht geconcentreerd houden.”

Als tusschen haakjes moet ik hier zeggen, dat de wel eens uitgedrukte wensch om er eenige snelvarende ongepantserde schepen op na te houden, ten einde in de Noordzee op vijandelijke schepen te kunnen kruisen, en ook om, wanneer er eene landingsvloot in aantocht is, ons daarvan bij tijds bericht te kunnen brengen, naar mijn inzien niet op goede gronden rust. Voor die beide doeleinden toch zouden dergelijke vaartuigen — buiten het enkele geval van mist, waarover ik straks sprak, — hetzij het groote of kleine schepen waren, ondienstig bevonden worden, aangezien de vijand met zijne snelloopende ongepantserde en ook zwaar gepantserde schepen, die hij in de Noordzee kruisende, en zoo dicht mogelijk bij den uitgang der zeegaten gestationneerd houdt, ons gemakkelijk verhinderen kan die beide oogmerken te bereiken.

Wel om hem zooveel mogelijk tot machtsverdeeling te noodzaken, om hem te beletten al zijne krachten op één of een paar punten te concentreeren, zijn zoodanige schepen hoogst nuttig: en daarom heb ik dan ook 4 snelzeilende kruisers als noodig aangegeven.

Wij hebben meer behoefte aan pantserschepen tot verdediging der zeegaten, dan aan kruisers voor nevendiensten. En hoewel hiertegen de opmerking kan gemaakt worden, dat wij niet juist met Engeland in oorlog behoeven te raken, dat Duitschland bijv. onze vijand wezen kan, en dat wij tegen deze mogendheid met veel succés gebruik zouden maken van een tiental kruisers, moeten wij toch niet uit het oog verliezen, dat wij voor de verdediging der zeegaten reeds veel nodig hebben; dat die zeegaten in onze macht te houden van het hoogste belang is, te meer omdat ook kruisers zonder eigen havens bijna alle waarde verliezen, en dat dus vóór alles aan het behoud van die zeegaten, en dus van de havens en reeden die daar binnen liggen, onze eerste en grootste zorg moet besteed worden. Bovendien, al heeft Duitschland al meer kruisers

dan wij — hetgeen wel altijd het geval zal zijn, daar wij bezwaarlijk tegen Duitschland op kruisers kunnen bouwen — zoo zullen 4 *goede* kruisers van ons reeds druk werk geven aan zijn 10tal of meer.

Nog eene opmerking omtrent kruisers.

Aangenomen dat wij, bij al hetgeen ik reeds als wenschelijk voor de verdediging der zeegaten heb aangegeven, er 10 in plaats van 4 konden uitrusten wat bemanning betreft enz., waartoe zullen ons die 6 kruisers dienen? De vijandelijke koopvaardijschepen van den oceaan houden? den vijandelijken handel stremmen? den aandrang versterken bij onzen vijand tot het sluiten van vrede? Ik geloof het niet: want hij convoyeert dan zijne schepen op dezelfde wijze als dit vroeger gebeurde, waartoe hij steeds bij machte zal zijn, daar hij 20 of 30 kruisers bouwt van de eerste soort, zoodra wij er slechts 10 bouwen van de tweede.

En kunnen onze koopvaardijschepen als wij dan 10 kruisers hebben nog den oceaan blijven bevaren?

Neen. Zoodra wij met eenige maritieme mogendheid van belang in oorlog komen, zal onze handel ter zee dadelijk geheel gestremd zijn, want onze koopvaardijschepen kunnen onze havens niet meer bereiken, zelfs niet indien ze het nog zoo ver brengen mochten als tot aan den ingang onzer zeegaten: de ingangen onzer zeegaten worden immers zeker door den vijand bewaakt.

De vijandelijke kruisers, 2 in het Kanaal bij Dover, en 3 tusschen Schotland en Noorwegen, zullen er zich echter vóór dien tijd reeds van meester gemaakt hebben.

Het eenige dus wat onze kruisers al zouden kunnen nitrichten, is naar mijne meening, dat zij den handel onzes vijands slechts *eenigszins* bemoeielijken en beperken.

En wanneer ik nu eens aanneem dat er eene bepaalde som gelds beschikbaar gesteld werd om ons de doelmatigste marine te bezorgen, en dat men mij vragen zou: hoe zult gij die marine samenstellen? dan zou ik beginnen met eerst eene marine te scheppen, waaromtrent ik de overtuiging zou hebben dat zij in staat zou zijn om onze zeegaten en onze kust goed te verdedi-

gen, en ik houd mij overtuigd dat het beschikbaar gestelde geld reeds opgebruikt zou wezen, vóór dat ik aan de kruisers gekomen zou zijn, die zouden moeten dienen om de koopvaardij-schepen des vijands van den oceaan te verdrijven.

Over de bemanningen die er voor noodig zouden zijn, zal ik nu korthedshalve maar niet in détail spreken.

Alleen zal ik daaromtrent dit zeggen, dat wij waarschijnlijk wel enkelen onzer particuliere stoomschepen als kruisers zouden kunnen laten varen, al loopen deze dan ook geen 15 of 17 mijl, indien wij slechts genoeg officieren, onderofficieren en militair geoefende zeelui hadden. Van dit laatste MM. HH. zijn wij verre af; dan moeten wij eerst eene reorganisatie der marine hebben, even goed als eene reorganisatie van het leger.

Wanneer men nu in aanmerking neemt, dat de transport-schepen waarmede de landing ondernomen wordt ook een krachtig geleide aan beschermende oorlogschepen — en wel gepantserde — vereischen, dan wordt het duidelijk, dat de maritieme macht waarover de vijand moet beschikken om met goede kans van succès op de kust aanvallend tegen ons te kunnen optreden, bijzonder groot zijn moet.

Zooals reeds gezegd is, kan de vijand niet op de kust komen dan met zeewaardige, betrekkelijk diepgaande vaartuigen, omdat hij nooit zekerheid heeft, of het prachtigste wêr waaronder hij zijne kust verlaat, zich niet binnen zeer weinige uren tot zwaren storm zetten zal, en daar verder het eene uitgemaakte zaak is, dat de sloepen der vijandelijke schepen bij eene eenigszins hooge zee geene landingstroepen aan wal brengen kunnen, zoo zijn wij dus ook zeker, dat op het oogenblik dat er eene poging tot landen zal plaats hebben, de zee zeer kalm zal zijn.

Uit deze twee omstandigheden ontstaan voor ons belangrijke voordeelen.

Wij kunnen nl. zoodra er een aanval gedaan wordt op onze kust, tot wering daarvan vooreerst gebruik maken van de vaartuigen die meer uitsluitend voor de verdediging der zeegaten en riviermondingen bestemd werden; — dat die vaartuigen ook werkelijk in zee kunnen komen, zal straks blijken — en bovendien kunnen wij daarbij een soort van vaartuigen bezigen, dat,

uitsluitend tot het afweren eener landing bestemd, zoodanige eigenschappen bezit, dat de vijand er geen geschikt vaartuig tegenover stellen kan.

Terwijl dus gedurende den geheelen duur van den oorlog de grootste van onze zich binnen de zeegaten bevindende schepen — vooral de ramschepen — steeds een belangrijk gedeelte van de veel sterkere schepen des vijands aan den ingang dier zeegaten als 't ware binden, zullen onze kleinere ramschepen en monitors niet zelden, onze staunches al licht, maar de spar-torpedobootten en andere dergelijke kleine snelvarende vaartuigen altijd — daar deze laatste een zeer geringe trefkans opleveren zoowel aan het geschut van den vijand als aan zijne des noods zoo volmaakt mogelijke visch- of andere beweegbare torpedo's — de gelegenheid vinden om naar buiten te stoomen. Daardoor worden wij, zoodra er eene landing zal ondernomen worden, in de voordeelige omstandigheid geplaatst, van onze spar-torpedobootten onder de gunstigste gegevens aan den zelfkant van het strand te kunnen doen optreden, waarbij zij gesteund worden door de artillerie aan den wal, en zij in sommige gevallen zelfs bescherming kunnen vinden achter een zeker aantal in zee geplaatste schoktorpedo's.

Evenzeer als wij door de uitvindingen van den laatsten tijd ons bij de verdediging des lands betrekkelijk sterker maken kunnen dan wij vroeger waren tegenover een vijand, die ons aan de landzijde aanvalt, evenzoo vermeen ik dat dit ook het geval is aan de zeezijde. Meer in het bijzonder het oog hebbende op de uitvinding der torpedo's, wil ik trachten het laatst gezegde in het volgende aan te toonen.

Het is bijna niet mogelijk dat de vijand eene landing op groote schaal voorbereidt, zonder dat wij het weten. Weten wij het, dan kunnen wij ons voorbereiden om die landing af te slaan.

Er werd verondersteld, dat onze zeegaten van het eerste begin van den oorlog af door groote schepen van den vijand geblokkeerd zijn. Wat wil hier „geblokkeerd zijn” zeggen? Eigenlijk gezegd moet het beteekenen, dat de vijand ons geheel belet uit of in de zeegaten te komen. Heeft hij het wel in de macht ons dat te beletten? Zal hij dicht bij elk onzer zeegaten

steeds een voldoende getal schepen van de vereischte soort vereenigd hebben, om zeker te zijn dat wij hem niet met overmacht aanvallen en verdrijven? Tot het beantwoorden der laatste vraag behoeft slechts het volgende opgemerkt te worden.

Rond de Haaks wordt overal genoeg diepte gevonden voor de grootste schepen. Wanneer men evenwel bedenkt, dat de tonnen — en ook zooveel mogelijk alle andere merken — welke in tijd van vrede dienen om die gevaarlijke bank mis te loopen, en om den ingang der vaarwaters, even als de strekking dier vaarwaters zelve, tusschen de droogten heen te vinden, in oorlogstijd weggenomen zijn, dan is het reeds gemakkelijk te begrijpen, dat de vijandelijke schepen die met de afsluiting belast zijn, op een eerbiedigen afstand van die bank verwijderd moeten blijven, om niet het gevaar te loopen er op te geraken. Vergeten wij hier niet, dat het leggen, van tonnen niet zoo maar in een oogwenk geschiedt; dat onze schepen het den vijand zeer kunnen bemoeielijken tonnen te leggen en dat de kleine vaartuigen, die wij voor de verdediging der zeegaten bezitten, de enkele tonnen die over dag gelegd zijn des nachts vernielen of zelfs verplaatsen kunnen op voor den vijand gevaarlijke punten.

En al loopt de diepwaterlijn bezuiden de Haaks gemiddeld op 1000 à 1200 M. langs de kust, zoo kan er toch met gerustheid op gerekend worden, dat een vijandelijk schip van eenige beteekenis zich niet binnen het dubbele van die distantie ophouden en *zeker* niet binnen de laatstbedoelde distantie met volle kracht stoomen, manoeuvreeren zal. Zoowel de rand der banken als het strand der kust zelve kunnen door zijne groote schepen niet anders dan schoorvoetend genaderd worden, en ik geloof niet te overdrijven, wanneer ik zeg dat de vijandelijke schepen, die werkelijk gevaarlijk zijn voor de onze, den rand der banken niet licht op een kleineren afstand dan 3000 M. naderen zullen. Hieruit volgt dat die afsluiting der zeegaten niet zoo nauwkeurig betracht kan worden, dat de communicatie voor onze kleine ondiepgaande schepen — hieronder ook de kleinere rammen en monitors — langs de kust niet bijna zoo goed als open blijft.

Een zandbank zonder de merken welke met juistheid de grenzen ervan aanduiden, wordt door den zeeman reeds in vreedstijd als een bijzonder verraderlijken vijand beschouwd, gevreesd en gemeden; in oorlogstijd moet hij er nog des te meer voor op zijne hoede zijn; en daar hetzelfde ook gezegd kan worden omtrent den uitersten rand onzer geheele Noordzeekust, zoo blijkt ook verder nog uit het zoeven gezegde, dat de weinige, zwaar gepantserde, goed gewapende en daarbij tevens vrij ondiep gaande schepen van den vijand, — zooals bijv. de Cyclops, de Gorgone, de Hecate en de Hydra, met 49 dM. — de schepen dus, die onzen wal zeer dicht naderen kunnen, nog zeer voorzichtig moeten zijn, bijv. bij eene achtervolging of in een strijd met onze kleine vaartuigen, en dat zij met eenige kracht stoomende, zich stellig ook op den dubbelen afstand van den wal zullen houden als die de kaart hun als toegestaan aangeeft. Om kort te gaan: men moet de afsluiting der zeegaten op lange na niet als zoo hermetisch beschouwen, en de scheiding tusschen de niet-gevaarlijke en wel-gevaarlijke waterdiepte, zoowel langs de geheele kust als op den rand der zandbanken, zich niet voorstellen als een gemakkelijk te bepalen lijn, zooals dit dikwijls plaats heeft. Den afstand te schatten van onzen wal is op 1000 M. na voor den vreemdeling ook zeer moeilijk.

Het is wel niet te ontkennen, dat zelfs de zwaarste der blokkeerende schepen, van tijd tot tijd, met zeer groote omzichtigheid tot dicht bij den rand der banken en der kust kunnen komen: er blijven kunnen zij, redelijkerwijze gesproken, evenwel niet, er manoeuvreren, zoodat ze er ons op den duur met nadruk lastig vallen, kunnen ze er zeker nog veel minder. En tegen het geankerd liggen dicht bij den wal bestaan ook zeer groote bezwaren, waarop ik nader zal terugkomen. Mochten er al schepen geankerd blijven, om ons de communicatie tusschen de zeegaten gedurende den nacht af te snijden, dan zullen dit moeten zijn zeer krachtige — dus groote, dus diep gaande schepen, en dus schepen die nog zóó ver uit den wal moeten liggen, dat onze kleine vaartuigen de kust toch als schoon, als vrij beschouwen kunnen. Eene staunch ziet men bij nacht — indien

het geen bijzonder heldere nacht is — al licht niet op 500 en eene spar-torpedoboot niet op 200 meter.

Mijne redeneering aangaande de moeielijkheid, die de vijandelijke schepen ontmoeten in de nadering hunner uiterste vaarwaterdiepte, gaat op ten aanzien van alle voor onze kust liggende banken; toch zal het niet ondoelmatig zijn, nu nog eenigszins in detail te treden omtrent de diepten, bijzonder langs dat gedeelte der kust, hetwelk ten aanzien eener landing voornamelijk onze aandacht vraagt.

Van de Uiterton van het Schulpengat, die een $\frac{3}{8}$ Geogr. mijl — 2800 meters — dwars uit den wal ligt, is de breedte van het vaarwater voor de grootste schepen — dus van de Uiterton naar de zijde van den wal toe gerekend — 1400 M.; de 80 dM. lijn blijft op deze hoogte dus 1400 M. uit den duinvoet. Dicht bij het strand staat met laag water nog 17 dM. water; er is een verval van 11 tot 13 dM. Een achtste mijl bezuiden de Uiterton, — n. l. op de hoogte der Kapen van den Zanddijk — is de 80 dM. lijn den wal reeds tot op 1200 M. genaderd, terwijl op $\frac{3}{8}$ mijl verder zuidwaarts de 80 dM. lijn op 900 en 1000 M., de 50 dM. lijn op 600, de 30 dM. lijn op 200 M. langs den wal loopen. Ook daar blijft op zeer geringen afstand van het strand nog water genoeg staan, opdat met hoog water een spar-torpedoboot er langs varen kan. Volgt men nu de genoemde lijnen verder zuidwaarts, dan ziet men dat ze zich over eene lengte van $\frac{3}{4}$ geogr. mijl gaandeweg eenigszins van den wal verwijderen. Ter hoogte van Calandsoog is de 80 dM. lijn reeds weder 1400 M. van den duinvoet verwijderd; doch daar, waar men den Pettemerpolder aantreft — d. i. aan het zuiden der zoooven besproken $\frac{3}{4}$ mijl — ligt de 80 dM. lijn reeds meer dan 3000 M. uit den wal. De grootste ondiepte op den Pettemerpolder is 43 dM.; deze ligt 2900 M. uit den wal, en zelfs schepen van slechts 50 dM. diepte moeten dus in dit gedeelte nog zeer voorzichtig zijn in hunne nadering tot den wal. Genoemde polder strekt zich $\frac{1}{2}$ mijl N. en Z. waarts uit, en ofschoon de 80 dM. lijn aan de zuidelijkste punt ervan, den wal nadert tot op slechts 700 M., zal het toch duidelijk wezen, dat elk schip van eenige grootte den polder vreezen

moet, en altijd tot minstens 3 maal dien afstand van 700 M. nit den wal blijven zal. Voor onze spar-torpedobooten, monitors en rammen blijft echter de gelegenheid bestaan, om binnenlangs den Pettemerpolder, het strand zeer dicht naderende, door te stoomen.

De 50 dM. lijn ligt binnen den Pettemerpolder van 300 tot 600 M. uit den wal. Van af den Pettemerpolder loopt de 80 dM. lijn zuidwaarts wederom meer den wal uit, totdat die midden tusschen Petten en Egmond — dus iets bezuiden het dorp Kamp — weer 1200 M. uit den wal ligt, van waar zij zich — verder zuidwaarts gaande — ook op 1200 M. langs Egmond-aan-Zee loopende, — tot aan Wijk-aan-Zee, dus over eene lengte van 4 geogr. mijlen met afstanden van 1200 tot 1500 M. van den wal verwijderd. Op dit laatste gedeelte loopt de 50 dM. lijn wel dikwijls tot zelfs op een afstand van 700 M. binnenlangs de 80 dM. lijn, zoodat dus vrij groote schepen, — à 50 dM. namelijk — den wal nog tot op 600 M. kunnen naderen; doch aangezien de 50 dM. lijn dien van 80 dM. ook van tijd tot tijd zeer dicht nadert — soms tot op slechts 250 M., en dus zeer voordeelig voor (zelfs) onze rammen, zoo blijft het toch ook voor vijandelijke schepen, die zelfs niet meer dan 50 dM. diep liggen, altijd nog zeer gevaarlijk de 80 dM. lijn te naderen. Onze kleine vaartuigen vinden daarentegen over het algemeen tot zeer dicht langs het strand water genoeg, en moge er hier en daar al eens wat weinig water voor de kleinste vaartuigen staan, met hoog water is er in het geheel daarvoor reeds geen bezwaar om langs het strand te stoomen, en met laag water kunnen zij, door merken aan den wal, eene aanduiding vinden, om op die hoogten iets verder uit den wal te blijven. Zij zullen zich in het algemeen met hoog water — en dit geldt de geheele kust tusschen de Texelsche- en Goereê-gaten —, nooit méér dan 100 M. buiten den rand van het zichtbare strand behoeven te verwijderen om zeker te zijn gerust te kunnen doorstoomen. Een halve mijl ongeveer bezuiden Egmond-aan-Zee vindt men zeer dicht onder den wal bijv. een paar ruggetjes, waarop met laag water slechts 2 en 3 dM. water staat; daar binnen staat echter weer water genoeg, en dus is door een teeken

aan den wal, hier, voldoende aanwijzing te geven om er vrij van te loopen. Op het afgehandelde gedeelte is een verval van 16 tot 19 dM.

En ofschoon er bezuiden Egmond ook plaatsen zijn waar onze monitors een 600 M. uit den wal moeten blijven, zoo is ook hier weêr middel tegen gevaar aan te brengen door bij dag op tonnen te varen, die langs de droogten geplaatst en onder de hoede opzer artillerie gesteld worden. Slechts sloepen van den vijand kunnen die tonnen wegnemen. Des nachts zijn de vijandelijke schepen natuurlijk van zelve ver genoeg uit den wal. Komt men nu bezuiden Wijk-aan-Zee, dan ziet men de 80 dM. en de 50 dM. lijnen zich wederom gaandeweg van het strand verwijderen, zoodat zij zich bij Zandvoort respectievelijk op 1800 en 1000 M., en $\frac{1}{2}$ mijl benoorden Noordwijk-Buiten tot op 2000 en 1300 M. van den wal bevinden.

Tusschen Wijk a/Z. en Noordwijk-Buiten staat overal dicht bij het strand altijd voldoende water voor onze spar-torpedobooten, terwijl de 30 dM. lijn nergens verder dan 600 M. van den wal loopt, en in het algemeen zelfs dicht bij den wal blijft.

Verder zuidwaarts — van $\frac{1}{2}$ mijl benoorden Noordwijk tot aan Katwijk — loopen de lijnen van 80 en 50 dM. weêr dicht naar den wal, zoodat de eerste lijn op de hoogte van Katwijk slechts 1500, de laatste slechts 800 M. uit den wal ligt. Voor spar-torpedobooten is op dit gedeelte overal altijd water genoeg tot dicht aan het strand, terwijl de monitors slechts hoogstens tot op 600 M. uit den duinrand behoeven te blijven.

Verder loopt de 80 dM. lijn op eenen gemiddelden afstand van tusschen de 1500 en 1300 M. zuidwaarts langs den wal tot Scheveningen, en nadert dien daarop gaandeweg weder, zoodat zij ter hoogte van Terheide slechts 1000 M. uit het strand ligt. De 50 dM. lijn blijft in dit gedeelte hoogstens 700 en minstens 500 M. binnen de 80 dM. De 30 dM. lijn verwijdert zich hoogstens tot 400 M. uit den wal, maar nadert dien ook somwijlen tot 250 M. Voor vaartuigjes van 11 dM. diepte is in dat gedeelte — tusschen Katwijk en Terheide — overal te varen tot zeer dicht langs het strand met hoog water. Bezuiden Terheide loopt de 80 dM. lijn weêr gaandeweg uit den wal,

om zich buiten de droogten van de Maasvlakte en van den Hinder langs zeer ver van het land te verwijderen. Op de hoogte van den Rotterdamschen-Waterweg blijft zij 1800 M., doch bewesten Voorne reeds 7000 M. uit den wal, terwijl de 50 dM. lijn zich slechts weinig — hoogstens 200, somtijds ook slechts 300 M. — daarbinnen bevindt. Voor kleine vaartuigen geldt in dit gedeelte hetzelfde, als wat desbetreffende in het vorige gedeelte gezegd werd.

Langs het Noordergat — van de Goereë-gaten — kunnen de monitors van het zuiderfrontier om de Noord loopen, het zal ons in den regel mogelijk zijn in dit moeilijk te bevaren gat merken — tonnen — te houden liggen tot eigen gebruik.

Aangaande de diepten buiten de Zeeuwsche eilanden en Overflakkee, buiten Texel en de eilandenreeks benoorden Friesland en Groningen zal ik niet in bijzonderheden treden, daar die voor dezen avond buiten mijn terrein liggen, de Oostkust van Noord-Holland laat ik om dezelfde reden nu ook geheel buiten zijne beschouwing.

Uit al wat ik in het laatste gedeelte zeide straalt duidelijk door dat ik een strook water die zich tot op minstens 1200 à 1500 M. van den zoom van het strand, zeewaarts langs de kust uitstrekt, niet alleen als van zeer veel belang voor ons beschouw maar zelfs zoo goed als geheel open — vrij — gedurende den nacht, en zelfs ook zeer dikwijls gedurende den dag.

Wat belet ons op den buitenrand dier strook, waarvan wij nog lang niet de halve breedte, — naar den walkant toe, — behoeven om er aan onze kleine vaartuigen de communicatie van het eene gat naar het andere langs te verzekeren, wat belet ons daar, — op zoodanige gedeelten als wij zelf daartoe verkiezen, gedurende den nacht, een zeker getal schoktorpedo's te plaatsen, zoodra de oorlog verklaard is, of anders, zoodra wij berekenen kunnen, dat de vijandelijke transportvloot ongeveer gereed zal zijn om uit te stoomen.

Mij dunkt, dat ons dat volstrekt niet belet kan worden.

Aan onze schepen en vaartuigen hinderen die torpedo's niet, want er bestaat geen bezwaar tegen, merken te plaatsen op den wal, die aangeven in welke richting de torpedo's liggen (waartoe des nachts lantaarns gebezigd moeten worden); de onzen hebben

dan slechts te zorgen op die hoogten zeer dicht bij den wal te blijven.

Op de schepen des vijands zullen die torpedo's daarentegen reeds bij dag, maar vooral des nachts, zeer verlamvend werken, en zelfs die schepen waarmee hij ons, wat hunne diepte betreft, anders tot vrij dicht onder den wal zou kunnen bestoken, zullen er door op een zeer gewenschten afstand gehouden worden, op een afstand nl. meer dan de dubbele van de 80 dM. lijn. Die torpedo's op te visschen of te vernielen zal hem slecht gelukken, want er naar te zoeken is niet doenbaar, vooral niet omdat onze artillerie aan den wal en onze kleine vaartuigen hem dit ook bovendien nog zeer bemoeielijken, zoo niet direct krachtdadig beletten kunnen. En mocht hij er in slagen er een zeker getal van te vinden, hetgeen niet aan te nemen is, daar hij er met sloepen naar zoeken moet, dan weet hij toch niet hoeveel er nog zijn blijven liggen; bovendien kunnen wij er dan wel weder andere plaatsen.

Wanneer nu de transportvloot langs de kust geankerd — ik neem eens aan dat wij daartegen volstrekt geene bezwaren hebben in den weg gelegd — tot het voorbereiden der landing eenige spar-torpedovaartuigen heeft medegebracht, dan staan wij voor het geval, dat wij een zeeoorlog in het klein moeten voeren met spar-torpedobooten tegen spar-torpedobooten, en wel zeer dicht bij den wal.

Welke kansen bestaan hierbij voor ons om overwinnaar te worden?

Dat onze torpedobooten ter geschikter tijd op de vereischte plaats — de plaats bestemd om te landen — kunnen tegenwoordig zijn, zal na al het gezegde niet meer betwijfeld worden. Wij moeten er overeenkomstig mijne vroegere voordracht 25 hebben, waarvan ik reken dat er op het oogenblik, waarop de vijand de landing ondernemen zal, een belangrijk gedeelte dadelijk beschikbaar gesteld kan worden om de landing te beletten.

Alvorens verder te gaan, moet ik er hier even op wijzen, dat vele havenmonden in de Noordzee, na de uitvinding der torpedo's, zeer veel kunnen bijdragen tot vergrooting van onze

weërkracht bij eene verdediging der kust, indien wij althans die havenmonden voldoende door geschut ook beschermen. Hoe meer havenmonden wij hebben, hoe moeilijker het den vijand wordt zijne krachten op een bepaald punt geconcentreerd te houden, hoe gemakkelijker daarentegen voor onze vaartuigen om zich in zee te begeven en om, zoo noodig, zich terug te trekken, te repareeren enz. Het is daarom dat ik vermeen dat de uitvoering van eenig wel overlegd project tot het aanleggen van een haven te Scheveningen zeer gewenscht moet worden ook door hen, die meer speciaal het oog hebben gericht op de verdediging van ons land; want eene haven beschermd door zware kanonnen, kleine vaartuigen en torpedo's, is door den vijand in oorlogstijd niet te genaken, terwijl zij voor ons van groote waarde is, zoowel in tijd van oorlog als in tijd van vrede.

Nu kunnen de torpedobooten, waarmede een vijand ons op onze kust bestrijden moet, nooit de goede eigenschappen bezitten die wij aan de onze geven kunnen, want die van den vijand *moeten* het hoofd kunnen bieden aan de stormen, die zich in de Noordzee soms, zelfs midden in den zomer, onverwachts verheffen. Wij mogen dus aannemen, dat er door den vijand of niet zooveel torpedo-vaartuigen zullen meêgevoerd worden als wij daartegen kunnen stellen, of dat, indien hij er méér meêvoert, zij ook van minder gehalte zullen zijn dan de onze, dat wil zeggen dat zij minder vaart zullen loopen, aangezien het alsdan zeer kleine vaartuigen zullen wezen, die in de davids der schepen geheschen, meêgevoerd worden. Heeft de vijand er minder in getal, dan kunnen wij daartegen natuurlijk dadelijk den strijd met goede kans aanvaarden. vooral ook omdat de onzen kleiner zijn en dus handelbaarder kunnen wezen. Heeft hij er daarentegen meer, loopen ze dus niet zooveel vaart als de onze, dan bekreunen de onze zich om de vijandelijke torpedobooten niet meer dan hoogst noodzakelijk is, loopen overigens liever dadelijk naar eenige der transportschepen die geene directe bescherming vinden van nabij zijnde oorlogschepen, en vallen deze aan. Hier valt nog bij op te merken, dat indien de vijandelijke torpedobooten van een betrekkelijk groot soort zijn, zij ook nog gevaar loopen van met onze in zee geplaatste schok-

torpedo's in contact te komen. En wat de in zee te plaatsen schok-torpedo's betreft, spreekt het wel van zelve, dat wij niet langs de geheele kust van die vernielingsmiddelen plaatsen kunnen; doch wij kunnen er leggen op die gedeelten der kust, die wij voor ons als de gevaarlijkste rekenen. Onder die gedeelten kan vooral gerekend worden dat, hetwelk een 3000 M. bezuiden de kapen van den Zanddijk zich over eene lengte van 1000 M. uitstrekt — de 80 dM. diepe waterlijn blijft hier slechts 900 en 1000 M. van het strand verwijderd. — Ook Scheveningen en Den Haag bijv. zijn door schok-torpedo's meer verzekerd tegen het vuur der oorlogschepen.

Uit al hetgeen ik omtrent de torpedo's gezegd heb, is nu reeds het gevolg te trekken:

dat wij goed het oog moeten houden op de soorten van spar-torpedovaartuigen, die bij de andere mogendheden worden gebouwd, en dat wij ons daarnaar regelen moeten bij het bouwen der onze;

dat wij, in het bezit van een groot getal goede spar-torpedobooten, ons betrekkelijk zeer versterken zonder overdreven uitgaven;

dat wij steeds een groot getal schok-torpedo's in voorraad moeten hebben, met al de middelen die noodig zijn om er spoedig eene belangrijke hoeveelheid op eene gegeven plaats te kunnen leggen;

en dat een vijand, die eene landing op onze kust op het oog heeft, zich daartoe niet kan toerusten dan onder de grootste risico van échec, indien wij ons slechts met evenveel overleg en geestkracht hebben voorbereid tot het afweren der landing, als dat er voor hem overleg en énergie noodig is om die te ondernemen.

Hierbij moet ook niet over het hoofd gezien worden, dat groote natiën zich bij voorkeur wapenen met de middelen waarmee zij verwachten met succes te kunnen strijden tegen groote tegenstanders; dat het dus bezwaarlijk aan te nemen is, dat eenige mogendheid zich in vreedstijd er speciaal op toe zal leggen, om op een gegeven oogenblik eene landing op onze kust te kunnen doen, terwijl het daarentegen voor ons als een

speciale plicht moet beschouwd worden, dat wij ons in tijd van vrede met alle overleg en veerkracht juist tegen eene vijandelijke landing voorbereiden.

Na nog even Uwe aandacht er op gevestigd te hebben, dat het den vijand altijd een groot bezwaar opleveren moet, zijne ten anker liggende transportvloot voldoende te beschermen tegen den aanval onzer torpedo-vaartuigen en andere kleine oorlogsbodems, daar die vloot meer dan een uur gaans uitgestrektheid heeft en het getal vijandelijke oorlogschepen dus, om zoo te zeggen, daartoe bijna even groot moet zijn als dat der transportschepen zelve, doe ik een paar vragen.

Wij hebben gezien dat de landing in 5 uur kan plaats hebben; gesteld nu dat die gelukt zij, waar blijven dan daarna de transportschepen?

Kan de vijand ze wegzenden van de kust?

Mag hij er op rekenen, dat zijne troepen zich dadelijk behoorlijk kunnen vastzetten en er al het noodige zullen vinden?

Moet er niet voor minstens eenige weinige dagen van allereerste noodzakelijke behoeften aan den wal gebracht worden?

Moet er dus niet op zijn minst een groot gedeelte der transportvloot, stellig gedurende den eersten nacht, ten anker blijven op de kust?

Zonder die vragen te beantwoorden, doe ik ze alleen om te doen uitkomen dat onze spar-torpedobooten gedurende den eersten nacht nadat de landing gelukt mocht zijn, als het ware vrij spel hebben op de transportschepen, hetgeen eene andere belangrijke reden daarstelt, waarom een vijand er niet gemakkelijk toe zal overgaan eene landing op onze kust te wagen, zoodra hij slechts weet, dat wij bij de andere als wenschelijk aangegeven verdedigingsmiddelen ter zee een goed getal spar-torpedobooten bezitten. — Dat wij ook in menige omstandigheid groot nut zouden plukken van Whitehead-torpedo's, zal een ieder Uwer met mij gevoelen.

Straks heb ik met een enkel woord gesproken over „ten-anker-liggen” van vijandelijke schepen voor onze gaten gedurende den nacht. Hieromtrent valt het volgende op te merken.

Behalve dat een vijandelijk schip daartoe gaarne zijne toe-

vlucht nemen zal, om zeker te zijn van zijn bestek en van niet op de zandbanken te drijven, bijv. bij eensklaps opkomende regenbuien of mist, hetgeen in den zomer zelfs bij het fraaiste weêr zoo dikwijls plaats heeft — is er nog eene andere belangrijke reden, die er hem toe aanzetten zal zelfs ook over dag. Dat is n.l. zijn kolenverbruik.

Ligt zoo'n schip niet ten anker, en wil de Bevelhebber toch zoo dicht mogelijk bij de kust blijven om een zeegat af te sluiten of met eenig ander doel, dan zal het onophoudelijk moeten stoomen, al is het dan ook zoo langzaam mogelijk, door den steeds variërenden stroom. Er moet dan echter toch elk oogenblik over volle-kracht stoom beschikt kunnen worden, en dit kost betrekkelijk altijd nog veel kolen. Zijn wij nu goed voorzien van spar-torpedobooten en staunches, dan wordt het ten anker liggen des nachts voor elk vijandelijk schip eene steeds onzekere, eene dubbel gevaarlijke positie. Het zal dus dan niet licht ten anker komen, gebruikt dus veel kolen, moet spoedig — aangezien kolen-overnemen uit een schip, in de Noordzee, in den regel als ondoenbaar beschouwd moet worden — naar eene haven om zich van kolen te voorzien, en al licht wordt daardoor dus een gedeelte der vijandelijke vloot buiten werking gesteld; met andere woorden: die vloot wordt reeds doorgaande verzwakt door de rustelooze activiteit onzer kleinste vaartuigen.

Omtrent het ten anker liggen moet nu ook het volgende worden gezegd.

Een vaartuigje, dat zoo laag op het water ligt als eene gewone spar-torpedoboot, is bij een eenigszins donkeren nacht op een 50 M. afstand nog niet te zien; vooral niet wanneer het recht voorin gezien wordt. Verscheidene spar-torpedobooten kunnen dus tegelijk een oorlogschip tot op zeer korte distantie ongemerkt naderen en omsingelen. Daardoor wordt het noodzakelijk, dat een op onze kust geankerd schip zich op alle mogelijke wijze voorziet tegen een mogelijken aanval van spar-torpedobooten. De maatregelen die daartoe dienen, bestaan hoofdzakelijk in eene zoogenaamde brandwacht — dat is eene wacht van kleine vaartuigen, sloepen, geplaatst op eenigen afstand rondom het schip, welke oogenblikkelijk kennis geven, zoodra er eenige onraad in

de nabijheid van het schip bespeurd wordt; — in het gereed houden van een gedeelte der bemanning, dat dadelijk, zoo noodig, alle middelen tot wering van den aanval ter hand neemt, (geschut, mitrailleuses, geweren); in het aanbrengen van keertrossen of netten, bij voorkeur van ijzerdraad vervaardigd, die door middel van uithouders op zekeren afstand rond het geheele schip gespannen, het aan de spar-torpedobooten onmogelijk moeten maken, hunne torpedo's in aanraking te brengen met de huid van het schip; in het gereed houden der machine ten einde zeer spoedig te kunnen verstoomen, en in de noodige voorbereidselen om de ketting van het anker oogenblikkelijk te kunnen laten slippen.

Indien de zooeven bedoelde netten op een afstand van 5 à 10 M. van de buitenvlakte rondom het geheele schip, en van één meter boven de oppervlakte der lastlijn tot op twee meter daar beneden uitgespannen zijn, dan zal het aan de gewone spar-torpedoboot niet gelukken, eene torpedo in de onmiddellijke nabijheid van de huid van het schip te brengen. Men ga evenwel eens na wat het zeggen wil, zoodanig keermiddel aan te brengen op een groot schip, dat eigenlijk in volle zee ligt; terwijl dit omslachtige keermiddel bovendien toch ook nog niet voldoende is, indien onder de aanvallende spar-torpedovaartuigen er zich slechts één bevindt van eenigszins grooter afmetingen, en dat behalve van spar-torpedo's ook van Whitehead-torpedo's voorzien is! Men zal dan tot de overtuiging komen, dat er zeer groote bezwaren tegen een „ten-anker-liggen” bestaan; zoo groote bezwaren zelfs, dat, aangezien het ondoenbaar is, een schip met voldoende zekerheid tegen een torpedoaanval te vrijwaren, elk vijandelijk schip op onze kust er de voorkeur aan geven moet onder stoom te blijven. Binnengaats of ter reede liggende schepen evenwel kunnen zich beter tegen den spar-torpedoaanval verzekeren. Eene afzonderlijke brandwacht, die onafhankelijk is van deze schepen, zal op grooter distantie, op eene zekere hoogte van het vaarwater, bijv.: daar, waar dit het nauwst is, geplaatst kunnen worden, en die brandwacht zelve kan bestaan in spar-torpedobooten.

Hieruit zien wij, dat wij als verdedigers ook al weder veel

voor hebben op onzen aanvaller, en het zal U wel gebleken zijn, dat de schepen van den vijand des nachts zeker altijd minstens een paar mijl uit onzen wal zullen zijn: *niet nader*.

Wanneer ik nu nog gezegd zal hebben, dat wij aan de vele groote diepliggende vaartuigen van onzen vijand veel eerder veel kwaad doen kunnen en groot nadeel berokkenen met onze torpedo's, dan de vijand met de zijne aan onze betrekkelijk weinige en weinig diepliggende vaartuigen, dan vermeen ik voldoende te hebben aangetoond, dat wij in het algemeen bij het gebruik van torpedo's ter verdediging onzer kust zeer veel voor hebben op den vijand, van welk soort van torpedo's er ook sprake moge zijn, en dat wij dus door de uitvinding der torpedo's betrekkelijk sterker kunnen zijn dan wij vroeger waren.

Wel mag ik hier niet nalaten op te merken, dat onze lichte torpedobooten, zooals de meeste zullen of moeten zijn, bij dag door licht geschut en mitrailleuses van de schepen, die zij naderen, buiten werking gesteld kunnen worden; en dat vooral de torpedo-granaat in dat opzicht als zeer gevaarlijk voor onze torpedobooten beschouwd moet worden; doch, zooals ik getracht heb uiteen te zetten, zullen zij, bij dag, bijna uitsluitend te kampen hebben — op eenen vrij groeten afstand van de vijandelijke schepen — tegen torpedobooten. Indien deze van klein geschut voorzien kunnen wezen, zullen de onze het even goed kunnen zijn. Men lette er overigens ook wel op: de torpedobooten loopen zeer hard, en daar dicht bij de kust liggende schepen gewoonlijk onder den invloed der rolling, en dus in beweging zijn, zoo blijft de kans van treffen, zelfs met het volmaaktste geschut, op een vaartuigje van slechts de grootte eener torpedoboot, zoolang de torpedoboot niet al te zeer nadert, dan toch altijd nog gering. Deze laatste opmerking geldt ook al het geschut der zware vijandelijke kanonnen op onze betrekkelijk zoo kleine schepen: rammen, monitors enz., die wij in of bij de Noordzee zullen doen optreden.

De aanval op groote vijandelijke schepen in de nabijheid der kust blijft ondertusschen voor onze spartorpedobooten in alle gevallen, gedurende den nacht, eene gemakkelijk uit te voeren en veel succès belovende schoone taak.

Ik kom nu terug op het vaartuig, „uitsluitend bestemd tot het weren eener landing.”

Aan zulk een vaartuig, dat ik met den naam van *sloepenram* zou kunnen bestempelen, zouden de volgende eischen moeten gesteld, en daaraan naar mijne overtuiging ook kunnen voldaan worden:

1°. dat het zeer ondiep gaat, zoodat het zeer dicht langs het strand loopen kan, en dus zoo ver mogelijk buiten het bereik zelfs der stukken van de kleinere vijandelijke schepen, die de kust het dichtst kunnen naderen;

2°. dat het de geringst mogelijke trefkans voor de vijandelijke projectielen aanbiedt; dat het dus zeer laag op het water ligt — niet veel hooger nl. dan de oppervlakte van het water;

3°. dat het zeer handelbaar is, en dus gemakkelijk te bewegen tusschen de sloepen, die de vijandelijke troepen aan den wal zullen zetten;

4°. dat het tot rammen van sloepen geschikt zij; dat het dus den schok van dat rammen kan verdragen, en dat het na het rammen geen hinder hebbe van de geramde sloep; dat de laatste er bijv. niet op- of aan blijve hangen;

en 5°. dat het hard loopt — 12 à 15 mijl.

De sloepenram, zooals ik mij die voorstel, behoeft volstrekt niet te voldoen aan de eischen van stabiliteit, waaraan de monitor zelfs nog voldoen moet, want zij voert geen geschut in een gepantserden toren die topzwaar maakt, en buitendien worden zijne diensten niet vereischt dan bij zeer mooi weer, beter gezegd, bij slecht water. Het kan dus zijn een platbooms vaartuig van betrekkelijk kleine afmeting, dat, vervaardigd van het lichtste en sterkste metaal, met een stevig verband, waardoor het een zeker getal waterdichte afdeelingen erlangt, met eene krachtige machine en eene lichte bescherming tegen gcweervuur voor de weinige personen, die met het besturen er van belast zijn, de functie op zich zal kunnen nemen, om onder de sloepen met de landingstroepen eene groote vernieling te brengen door die te rammen. Een paar mitrailleuses of andere lichte kanonnen zouden aan zulk een sloepenram wellicht ook nog eene belangrijk grootere offensieve kracht kunnen geven.

Aangezien ik mij voorgesteld heb aan te geven wat de marine

bij de verdediging der kust zou kunnen doen, nadat eerst duidelijk gebleken ware dat er een ernstige wil bestaat, om ons bij een uit te breken oorlog met alle kracht te verdedigen, zoo zie ik er niet tegen op, bij de verdere behandeling mijner taak voor dezen avond ook nog aan te nemen dat wij in werkelijkheid drie sloepenrammen bezitten, waarvan er één te Helder, één bij IJmuiden en één in den Nieuwen-Waterweg van Rotterdam gestationneerd is; wij kunnen er natuurlijk 6 en meer hebben. Gesteld eens dat eene vijandelijke transportvloot op 1500 à 2000 M. van de kust ankert, terwijl het vrij hard waait uit het W., en er dus eene hevige branding staat op den wal, waardoor de voorgenomen landing niet uitvoerbaar is en ook de sloepenrammen niet in zee kunnen gaan, dan zal toch reeds lang vóór dat de branding op de kust zoodanig verminderd is, dat de vijandelijke sloepen het ondernemen kunnen de troepen aan wal te zetten, de zee zooveel afgeslecht — afgenomen — zijn, dat onze sloepenrammen hunne stations verlaten en zoo dicht mogelijk langs het strand naar de bedreigde landingsplaats kunnen stoomen. Indien deze dan slechts 12 mijl loopen, dan zullen, zelfs indien de transportvloot voor ons zoo onvoordeelig mogelijk de ankerplaats gekozen heeft, er toch in $2\frac{1}{2}$ uur 2 der sloepenrammen kunnen aankomen bij de landingsplaats, hetgeen als gunstig genoeg kan aangemerkt worden, om zeker te zijn dat minstens één der sloepenrammen op zijn post zal wezen op het oogenblik dat de landingstroepen van boord zullen steken. Bij mooi weer gaan de sloepenrammen dadelijk bij het in 't zicht komen der vijandelijke vloot — tegelijk met eenige spartorpedobooten van hare stations — uit in zee, en, voeling houdende met dat of met die gedeelten der vloot welke den meesten schijn hebben eene landing te beproeven, is er dus altijd minstens één bij tijds op hare post. Eén sloepenram zou reeds groote vernieling en verwarring onder de vijandelijke sloepen brengen. Ik behoef er dus niet over uit te weiden hoedanig dit wel het geval zal wezen indien er 2, 3 of meer sloepenrammen op het gewenschte oogenblik ter bestemder plaatse aanwezig zijn. In vredetijd een enkelen zoodanigen sloepenram bezittende, zou deze wellicht des winters reeds nuttigen arbeid kunnen verrichten

als ijsbreker op de rivieren; de overigen zouden, in zoodanig getal als noodig geoordeeld wordt voor oorlogstijd, in stukken opgelegd en op het eerste alarm in elkaar gezet kunnen worden.

Mochten er vijandelijke spartorpedobooten en staunches of andere kleine vaartuigen aanwezig zijn om ook aan onze sloepenrammen het uitstoomen der zeegaten te betwisten, vergeet dan niet dat wij in het Noorder-frontier 15, in het Zuider-frontier 10 spartorpedobooten bezitten, en in het geheel 31 staunches, en dat wij in den kleinen oorlog, d. i. in den oorlog met kleine vaartuigen op de kust, in den regel overmachtig kunnen zijn. Wij moeten het ondertusschen als buiten allen twijfel stellen dat eene mogenheid, die de moeielijke en gevaarlijke taak onderneemt van eene landing op onze kust te beproeven, zich daartoe ook met alle mogelijke kracht en overleg zal toerusten, en dat zij dus ook niet in gebreke zal blijven om te trachten de landing zelve met spartorpedobooten te ondersteunen, en hieruit vloeit als van zelve de noodzakelijke verplichting voort, dat wij met de meeste zorg de vorderingen die in het practische gebruik der torpedo's en torpedobooten bij de vreemde natiën gemaakt worden, nagaan, ten einde daarmede rekening te houden bij al wat ten onzent desbetreffende zal aangeschaft, gebouwd, en in algemeenen zin zal gedaan worden.

Mocht wellicht door den eenen of anderen toevalligen samenloop van omstandigheden geen der sloepenrammen of spartorpedobooten, noch eenig ander onzer vaartuigen bij tijds aanwezig zijn om de landing af te weren, dan toch zal de eerste sloepenram, die zich tusschen de vijandelijke schepen en het strand plaatst nadat de landing gelukt is, bij machte zijn, om de verdere communicatie tusschen die schepen en de gedebarqueerde troepen zoo niet al geheel af te snijden, dan toch belangrijk te bemoeielijken. In dat geval is het natuurlijk aan de landmacht om de gedebarqueerde troepen in zee te drijven; de marine behoeft het naar alle berekening en redeneering niet zoover te laten komen.

Ik zal niet trachten eene bepaalde veronderstelling te behandelen, waarbij een zeker getal vijandelijke vaartuigen van allerlei soort als begeleiders en helpers eener geduchte transportvloot

op onze kust verschijnt met het doel eene landing te bewerkstelligen, daar de veronderstellingen zich tot in het oneindige kunnen uitstrekken, vooral wanneer men die in combinatie brengt met een gelijktijdigen aanval op een of meer onzer zeegaten. Ik bepaal mij dus tot de algemeene beschouwingen.

In het algemeen moet onze arbeid, zoodra het bekend is dat de vijand eene landing zal ondernemen, ongeveer als volgt worden geregeld.

Al de beschikbare vaartuigen, oorspronkelijk bestemd tot de verdediging der zeegaten, dringen zich dan zoo mogelijk nog meer naar de monding der zeegaten, en wel voornamelijk de kleinste; deze verdubbelen nu in activiteit. Zoodra er slechts eene gelegenheid toe bestaat, gaan ze naar buiten en overtuigen de vijandelijke schepen dat zij op hunne hoede moeten zijn tegen een gelijktijdigen aanval van verscheidene der onze. Een ramschip of monitor, vergezeld van een drietal spartorpedobooten en een paar staunches, zijn, tegen dat de duisternis invalt, zoo dicht mogelijk bij de mondingen der zeegaten gereed, of om nachtelijke uitvallen te beproeven, of om bij het leggen van schoktorpedo's gedurende den nacht de vijandelijke kleinere vaartuigen weg te houden, of er zich zoo mogelijk meester van te maken, terwijl een paar monitors en staunches, zoodra de duisternis is ingevallen, langs de kust heenloopen om die vrij te houden van vijandelijke verkenningsvaartuigen, en om te beletten dat gezegde schoktorpedo's gelicht of vernield worden. Tegen dat het dag wordt, kunnen enkele der snelstvarende vaartuigjes uit alle gaten, indien het weêr het toestaat en er geene vijandelijke schepen in 't zicht of al te dichtbij zijn, zich, bij heldere lucht, zelfs in bepaalde richting uit den wal begeven tot op hoogstens 3 mijl, om de waakzaamheid van den vijand te controleeren en gaande te houden. Andere zijn gereed om deze, bij gevaar van onverwachts afgesneden te worden, ter hulpe te snellen. Gedurende den dag nog meer bedrijvigheid. Kleine eskadertjes van kleinere en grootere vaartuigen, afhankelijk van het soort van vijandelijke schepen dat in 't zicht is, doen schijnmanoeuvres om den vijand tot waakzaamheid en krachtverzameling te noodzaken. Ook de grootste,

waaronder de kruisers, loopen van tijd tot tijd van het eene gat naar het andere, doch in den regel niet verder dan 3 mij in zee.

Men moet altijd voorbereid zijn op een vijandelijken aanval op een der zeegaten. De telegraaf houdt de vlootvoogden van 't Noorder- en Zuider-frontier goed op de hoogte van hetgeen er wederzijds plaats heeft, even als deze ook alles weten wat op de kust voorvalt. En komt nu de vijandelijke landingsvloot in 't zicht, dan begeven zich de sloepenrammen, in vereeniging met de noodige spartorpedobooten, dadelijk naar de bedreigde punten, en worden naar omstandigheid gevolgd door andere, en zoo mogelijk ook door grootere vaartuigen.

Bij een gelijktijdigen aanval op één of meer der zeegaten, gedraagt zich onze aldaar aanwezige macht naar de algemeene opgave mijner vroegere voordracht. Naarmate de aanval op een of meer der zeegaten sterker is, zal onze geheele maritieme macht te meer uitsluitend voor die zeegaten gevorderd worden, en het is dus buiten twijfel dat de te missen vaartuigen in die gaten gering zal zijn, indien de aanval op het Texelsche zeegat en op de Goereegaten tegelijkertijd door eene groote macht plaats heeft. Het is dus volkomen waar dat er eene omstandigheid denkbaar is, waarbij het weren der landing volstrekt niet alléén door de marine zou kunnen bewerkstelligd worden; de hoofdzaak voor de marine is dan ook de verdediging der zeegaten. En zoo kom ik tot de slotsom, dat, ofschoon de marine bij eene poging des vijands om te landen in de meeste gevallen eene zóó belangrijke rol zal kunnen vervullen, dat zij de landing geheel alleen kan afslaan, de landmacht desniettemin geheel gereed moet zijn om die altijd geheel alleen te kunnen weren. Daarom dan ook zeide ik vroeger: „op de landmacht komt de „verdediging der kust bij eene vijandelijke landing voornamelijk „neër.” Ik hoop mijne bedoeling dienaangaande nu meer duidelijk te hebben gemaakt.

Ben ik er in geslaagd U te overtuigen, dat onze geheele kust niet dan zeer bezwaarlijk door de vijandelijke schepen zoo dicht genaderd kan worden als gewoonlijk aangenomen wordt; dat een vijand ons dus op lange na niet zoo gemakkelijk en

spoedig zooveel nadeel berokkenen kan als eene bloote beschouwing der kaart dit zou doen veronderstellen, en is het mij daarbij gelukt U voldoende duidelijk uiteen te zetten, dat onze marine den vijand in de meeste gevallen zeer groot nadeel toe kan brengen, zoodra hij eene poging doen zal om op de kust te landen, dan moet het U tevens gebleken zijn hoeveel waarde ik hecht aan een actief optreden der marine, telkens wanneer zich daartoe slechts eenige gelegenheid zal opdoen. Wordt de kust zelve bedreigd, dan snellen de spartorpedobooten en sloepenrammen dadelijk naar de bedreigde punten, en worden voor zoover mogelijk daarna door de staunches, monitors en kleinere rammen bijgesprongen. Geldt het daarentegen een der zeegaten, dan staan de grootste rammen in de voorste rij bij den drempel van het zeegat, terwijl achtereenvolgens als 't ware de kleinere vaartuigen daarna met alle kracht optreden op de hoogte der landbatterijen, alwaar zij te meer kracht zullen uitoefenen naarmate de vijand verder avanceert. In gewone omstandigheden zijn alle vaartuigen, groote zoowel als kleine, steeds op de qui-vive, om de in de nabijheid der kust zijnde vijandelijke schepen te vermoeien of aan te vallen. Eene marine die zoo handelen kan en zal, mag gerust eene actieve marine genoemd worden, ofschoon hare functie eigenlijk slechts bestaat in het verdedigen der zeegaten en der kust. Aan een actief optreden in volle zee, ver van ons strand, daaraan zullen wij nog voor een tijd de hoop moeten opgeven. Want hoe toch zouden wij daarover kunnen denken, na een nauwkeurig gadeslaan van de eigenschappen zoowel der kruisers als der pantserschepen van de groote natiën?

Het spreekt wel van zelve, dat ik de kruiservvaart op de koopvaardij schepen des vijands niet onvoorwaardelijk geheel en al als ondienstig voor ons beschouw: de onmetelijke Oceaan biedt daartoe aan elke in oorlog zijnde zeemogendheid een te schoon veld tot nuttigen arbeid aan. Doch voor het oogenblik, en zoolang niet onze kust en onze zeegaten terdege verzekerd zijn voor zoo ver betreft de marine, zoolang doen wij naar mijne meening het best, aan de kruiservvaart geene bijzondere waarde te hechten en dus niet meer kruisers aan te schaffen dan de bepaald noodige, en wel voor de diensten door mij aangegeven.

Als ter loops dus aangestipt hebbende hoe de landmacht alléén, zonder eenige hulp der marine, in staat zou zijn om eene landing af te slaan, en meer gedetailleerd uiteengezet hebbende hoe de marine alléén eene landing zou kunnen doen mislukken, zonder bijstand van de landmacht, zoo wordt het duidelijk dat eene landing des te zekerder zal worden afgeslagen, indien land- en zeemacht eendrachtig krachtig samenwerken; en dat eene landing voor den machtigsten vijand eene vruchteloze en groot onheil aanbrengende onderneming worden moet, zoodra wij daarbij de geschikte middelen en bekwame dappere mannen op het gewenschte oogenblik ter onzer beschikking hebben.

Het zal wel overtollig zijn aan te voeren, dat een kanaal waardoor onze kleine vaartuigen van Amsterdam langs eene zoo kort mogelijke lijn naar den nieuwen waterweg van Rotterdam konden stoomen, ons bij de verdediging der kust van groot nut zijn zou. Wij zouden dan immers in zeer weinig tijd, zelfs terwijl het hevig stormde in de Noordzee, onze krachten binnenslands belangrijk kunnen concentreeren, bijv. op punten waar de vijand zich nog niet voldoende bevestigd had, en hem een zwaren slag toebrengen.

Laat de vijand bijv. vandaag Zierikzee in zijne macht gekregen hebben, en laat het morgen eens flink gaan stormen uit het Z.W. Dan loopen zijne schepen, die in de nabijheid dier haven zijn, óók nog naar de reede dier plaats of ze houden op zee, ver uit den wal. Hoeveel schepen, gepantserde of niet gepantserde, zal ik nu aannemen dat ter reede van Zierikzee den storm liggen af te rijden? Ik zal maar geen getal noemen, maar wil gelooven dat er 6 spartorpedobooten bij die vijandelijke schepen waren toen de wind begon op te steken, om er bij te waken tegen een spartorpedo-aanval van onzen kant.

Aangezien er voor ons nu niets uit te voeren is op de kust, komt natuurlijk dadelijk het denkbeeld op, om onze kracht elders te gebruiken.

Zes spar-torpedobooten van het Noorder-frontier stoomen met 9 mijlsvaart in 12 uren naar het Hellegat en ontmoeten daar 4 torpedobooten van het Zuider-frontier benevens een stoomvaartnigje geschikt tot het leggen van, en voorzien van eenige schoktorpedo's, waarmee zij gezamenlijk 's avonds te 10 uur van Bruinisse naar de

reede van Zierikzee loopen. Het waait wel hard, en er staat wel veel zee op dat gedeelte der Schelde waarvan de Roompot de ingang is, en op die onherbergzame reê; doch 3 vijandelijke spar-torpedobooten liggen bij den ingang van de Keeten ter hoogte van Stavenisse op wacht. Dáár treffen onze torpedobooten dan ook deze drie vijandelijke aan, aan geen waarvan het gelukt tijding te gaan brengen aan de te Zierikzee ten anker liggende schepen, dat er onraad nadert. En hiermede laat ik onze spar-torpedobooten verder het kwaad doen dat ze vermogen, op die van netten omgorde, achter hunne ankers liggende vijandelijke bodems op de rêe van Zierikzee. Doch nadat zij, van hare zending terugkeerende, 's nachts te 3 uur bij Stavenisse aangekomen zijn, legt het straksbedoelde schok-torpedovaartuig zijne torpedo's aan den ingang van de Keeten, omdat niet alle schepen op de reede van Zierikzee vernield zijn, en wellicht 's morgens vroeg naar Brouwershaven willen, binnen door, waarop de onzen verder hunne instructie opvolgen.

Ik hoor, dunkt mij, nu eene stem zeggen: „Het is alles spar-torpedobooten en schoktorpedo's waarover gesproken wordt! „Kunnen wij dan niet volstaan met diè verdedigingsmiddelen? „men doet er alles mée. Kunnen wij niet de éconómie maken, „die het afschaffen der pantserschepen ons bezorgen kan?” Ofschoon ik wel geloof dat de torpedo eerder het wapen der toekomst zal worden dan de ram, geloof ik toch nog niet aan de afschaffing vooreerst, noch van het pantser noch van den ram. En wanneer wij denken aan den ingang onzer zeegaten, en er bij bedenken hoe de verdediging zich daarbij voor ons moet toedragen, dan zal het in het oog springen, waarom wij dáár niet met spartorpedobooten kunnen volstaan, maar er wel degelijk ook goed gepantserde schepen met rammen, evenzeer als stoom-batterijen moeten hebben.

Mijne beschouwingen omtrent het aandeel dat de marine nemen kan bij het weren eener vijandelijke landing besluitende, verklaar ik mijzelf volkomen bewust, hier niet gesproken te hebben als de profeet, die de eenige waarheid verkondigt. Integendeel reken ik er op, tegen verscheidene der aangeraakte punten verzet bij U te ontmoeten.

Welnu, indien ik na de discussiën over mijne hier meêge-deelde zienswijze een groot gedeelte van mijne illusiën zou moeten opgeven, zal mij dit geen bijzondere spijt veroorzaken, indien deze avond dan slechts iets, hoe weinig ook, zal hebben mogen bijdragen, om al wêer te doen uitkomen hoe zeer het tijd wordt, dat er een begin gemaakt worde met de maatregelen die zoo bepaald noodzakelijk zijn om ons leger in staat te stellen, de kust der Noordzee afdoende te verdedigen, d. i. in de allereerste plaats: „tot eene flinke réorganisatie onzer meer en meer kwijnende levende strijdkrachten.”

Nog een enkel woord aangaande het marine-personeel, dat bij de verdediging onzes lands zal optreden en waarop wij dus in dat geval rekenen moeten.

Wie is er onder ons, die niet de opgegeven oorzaak kent van het ondergaan van den „Groszen Kurfürst?”

„Stuurboord het roer!” werd gekommandeerd door den officier der wacht des König Wilhelms; het roer werd echter „bakboord” gelegd!

Was het commando verkeerd verstaan?

Was het onhandigheid, ongeoeffendheid of eene vergissing van den roerganger?

Of was het een gevolg van verlies aan tegenwoordigheid van geest van den man die aan het roer stond, dat weinige minuten na dat commando 3 à 400 menschen, na een verschrikkelijken strijd tegen den dood, in vollen vrede ontruikt werden aan hunne betrekkingen, aan hun land?

Wij weten het niet.

Maar wij weten dat een zeer belangrijk onderdeel van de Deutsche macht ter zee op het onverwachtst, als in een oogwenk was vernietigd, bij heerlijk wêer, op een bevriende kust.

En waar is de Friesland gebleven?

En hoe sloeg de Euridice om?

En wat gaf er aanleiding toe, dat eenige weken geleden eenige honderde menschen tegelijk hun dood vonden op de Theems, bij het voorval met den stoomer „Prinses Alice?” De oorzaken van deze en zoovele dergelijke treurige gebeurtenissen worden in den regel niet met nauwkeurigheid bekend; de op-

gegeven oorzaken zijn dikwijls niets dan veronderstellingen. Wij zien de gevolgen ervan daarentegen des te duidelijker, en kunnen slechts degenen beklagen, die er de slachtoffers van geworden zijn. Zoodanige zeerampen moeten ondertusschen lessen voor ons zijn, en of toevallige kans, dan wel gebrek aan oefening of nalatigheid of onverschilligheid of wat ook de aanleidende oorzaak tot de zooeven genoemde rampen — waarvan er drie als het ware in het gezicht van ons land plaats hadden en de vierde ons Nederlanders zoo direct interesseerde — geweest moge zijn, het is ontegenzeggelijk dat wij dikwijls bij gebrek aan kennis van de ware toedracht der zaak uit deze en zooveel andere ongelukkige voorvallen kunnen en moeten leeren, dat in zeezaken de uiterste zorg gewijd moet worden aan elk onderdeel, vooral aan de opleiding van het personeel.

Een ondergeschikt machinedeel niet met behoorlijke zorg vervaardigd, een plank niet goed bevestigd, een mast, een roer, een zeil, eene sloep, een tros niet naar den eisch bewerkt, heeft menigmaal de treurigste gevolgen na zich gesleept.

Doch veel meer zorgen dan dat alles vereischt nog de opleiding van den zeeman in het algemeen, maar vooral van den zeeman, die ons in het uur van gevaar ten dienste moet staan.

Kennis, overleg, energie en vaderlandsliefde zullen dan in eene hooge mate van hem gevorderd worden.

Die kennis, dat overleg en die energie zijn niet te verkrijgen dan onder zorgvolle aanhoudende oefening, en wel voornamelijk oefening in den strijd tegen moeielijkheden, tegen de afwisselende verraderlijke krachten en invloeden van weer en wind en golf en stroom, uitgeoefend op schip, en sloep, en zeil, en tros, en anker. Zeven à achtduizend man aldus geoefend, en daarbij afgericht in den omgang met de bestaande verdedigings- en aanvalsmiddelen, reken ik hoogstnoodig om een eersten aanval van een machtigen vijand met succes te kunnen afslaan. Kunnen wij die onder de 4 millioen Nederlanders bijeenkrijgen?

Eeneaandachtige lezing van het belangrijke geschrift getiteld, „Onze volkswapening”, van den heer Rovers, gewezen gezagvoerder onzer koopvaardijvloot, zal U, ik twijfel daaraan geenszins, evenzeer de overtuiging hieromtrent geven, als dat mijzelf die gegeven werd.

De VOORZITTER: Ik vervul eene aangename taak door U, Mijnheer Smith, nogmaals namens de vergadering dank te zeggen voor de gehouden voordracht. Het is voor de tweede maal, dat de vergadering het geluk had U te hooren, en wij houden ons bij voortdurend bij U aanbevolen.

Wat door U gezegd is, kan door mij, als leek, niet beoordeeld worden; maar dit kan ik toch wel zeggen, dat het U gegeven is de zaken, door U besproken, voor een leek zoo duidelijk mogelijk voor te stellen.

De vergadering wordt hierop voor eenige oogenblikken geschorst.

De vergadering hervat zijnde, deelt de VOORZITTER mede, dat het Bestuur besloten heeft de betrekking van Secretaris op te dragen aan den heer SEYFFARDT, die verklaard heeft die opdracht aan te nemen.

De VOORZITTER opent thans de discussiën over de gehouden voordracht.

Het onderwerp is te gewichtig, zegt de VOORZITTER, om door een niet-deskundige als ik ben, besproken te worden. Alleen wensch ik te zeggen, dat uit het gesprokene door den heer Smith bij vernieuwing blijkt, dat alle middelen moeten worden aangewend, die in onze macht zijn, om voor onze verdediging te zorgen en dat dan met geestkracht moet gehandeld worden.

Onze verdediging toch hangt in de grootste mate af van beleid en geestkracht, of, zooals de groote Stadhouder Willem III gezegd heeft: „Er moet gehandeld worden met voorzichtigheid en met vigueur”.

Wanneer dit ook bij ons wordt in het oog gehouden en wij in het bezit zullen zijn van die strijdkrachten, welke door den heer Smith voor onze verdediging noodig worden geacht, dan zullen wij met goed gevolg den strijd kunnen volhouden, zelfs tegenover eene zeer machtige mogendheid.

Het zal mij zeer aangenaam zijn, wanneer ook deskundige heeren van hunne meening willen doen blijken.

De heer HOOGENBOOM. Het is volstrekt niet, Mijnheer de Voorzitter, om gevolg te geven aan den door U tot de verga-

dering gerichten wensch, dat ik voor een oogenblik het woord heb gevraagd, want het is natuurlijk, en ik erken het gaarne, dat ik niet in staat zou zijn een bepaald oordeel over het gesprokene uit te spreken.

Alleen wensch ik een paar vragen tot den geachten spreker te richten.

In de eerste plaats dan wil ik er op wijzen, dat de spreker op zeer ruime wijze beschikt heeft over schok-torpedo's. Hij wil ze overal doen leggen, buitengaats, in de zeegaten enz. Ik moet zeggen dat ik wel eenigszins bang ben voor dat algemeen gebruik der schok-torpedo's. Wanneer deze toch los geraken, dan kunnen zij overal tegenaan komen. En nu vraag ik, of die losdrijvende schok-torpedo's niet allergevaarlijkst kunnen worden voor onze eigen zeemacht en voor onze eigen koopvaardij-schepen? Ik wensch daarom den heer Smith te vragen, of men zeker is de schok-torpedo's *zoodanig* te kunnen bevestigen, dat men geen gevaar van drijven te duchten heeft? Bestaat die zekerheid toch *niet*, dan acht ik het wel waard ernstig te overwegen of men dit gevaar wel zal scheppen, opdat niet op den een of anderen dag onze eigen schepen getroffen worden en in de lucht springen, zonder dat men de oorzaak er van kan aantoonen, daar dit hoogst nadeelig op het moreel der bemanning van de vloot zoude werken.

Mijn tweede vraag betreft het wegnemen der merken. Als ik het wel heb, dan komen er op vele kaarten van onze zeegaten en riviermonden vaste merken voor, zooals torens, heuvels, molens enz. Zou het nu niet goed zijn die vaste merken van onze zeekaarten af te nemen en in de plaats daarvan verplaatsbare merken daar te stellen? Men zou dan in oorlogstijd ook deze kunnen wegnemen en verplaatsen, en den vijand de gelegenheid benemen op deze merken te varen.

De heer ELAND. Ik wensch ook een paar vragen tot den heer Smith te richten. Spreker heeft voor onze zeemacht hoofdzakelijk drie hoofdpunten van vereeniging aangegeven. Ik zou nu gaarne vernemen of het den vijand niet mogelijk zou zijn door zijne schepen, in verband met apartorpedobooten, ons zóó af te sluiten,

dat ons de uittocht onmogelijk werd gemaakt, ook al konden wij er een sterke torpedo-macht tegenover stellen.

Bestaat hiertoe nu wel de kans, dan vraag ik, of het niet mogelijk zou zijn ook op andere punten stations voor torpedo-booten op te richten, die even als reddingsbooten en pinken op het strand worden gezet, zoolang zij geen dienst behoeven te doen.

Wanneer bijv. de hoofdmacht onzer vloot zich te IJmuiden en bij den Helder bevindt, en de vijand bij Kamperduin eene landing beproeft, loopt men gevaar, dat onze torpedobooten op dit punt te laat zullen komen, en in zulk een geval zouden stations voor torpedobooten in de nabijheid veel voordeel kunnen opleveren.

Wat de schok-torpedo's betreft, hieromtrent wensch ik in verband met de hedenavond gehouden lezing op te merken, dat zij door sommigen niet zeer hoog worden geschat. Als ik mij niet vergis, dan wordt in het werk van de heeren Ellis en Beucker Andreae geconstateerd, dat in de Mississippi een aantal van die torpedo's met den vloed zijn afgedreven, maar van schade, aan schepen toegebracht, niets bekend is geworden.

Nog eene andere opmerking veroorloof ik mij, in verband met hetgeen door den heer Hoogenboom omtrent de zeemerken is gezegd.

Ik heb het voorrecht gehad eens een tocht te maken met een ramschip. De aan boord aanwezige loods beweerde toen, dat hij geen kans zag een vloot van schepen met aanzienlijken diepgang veilig door onze vaarwaters te brengen, indien alle tonnen en bakens waren weggenomen. Wij waren toen in het Schulpengat, door de met de kust evenwijdig loopende richting en den stroom zeker het gemakkelijkste vaarwater naar de reede van Texel. Als dit nu waar is, dan vraag ik of het niet verstandiger zou zijn alle tonnen en bakens weg te nemen. Wij waren dan zoo goed als verzekerd niet tegen eene landing, maar ten minste tegen het forceeren van een der vaarwaters aldaar. Daarom zou ik den heer Smith willen vragen, of het aan vijandelijke schepen werkelijk onmogelijk zou zijn, enkel afgaande op de vaste landmerken, onze zeegaten binnen te dringen.

De heer SMITH. Ik zal trachten de verschillende vragen van de beide sprekers te beantwoorden.

In de eerste plaats de opmerkingen van den heer Hoogenboom omtrent de schok-torpedo's. Het is eene onomstootelijke waarheid, dat een schok-torpedo, die van haar anker slaat, gevaarlijk is voor elk schip, dat zij op haar tocht ontmoet.

De voorbeelden zoowel op de Amerikaansche rivieren als in Duitschland, tijdens den oorlog van 1870, hebben ons geleerd, dat de schok-torpedo's werkelijk zeer gevaarlijk kunnen zijn. Maar wanneer wij gebruik willen maken van de middelen, in den laatsten tijd aangegeven, dan kunnen wij toch zooveel mogelijk zekerheid hebben van ons doel te zullen bereiken. De lessen uit Amerika en die van Rusland in de Zwarte zee hebben geleerd op welke wijze schok-torpedo's verankerd kunnen worden. Eenmaal besloten hebbende tot het gebruik dier torpedo's, kan men voor dat behoorlijk verankeren wel middelen vinden, bijv. in het verzwaren en in den vorm der ankers, zelfs op onze Noordzeekust, waar dikwerf een hevige zee kan staan. Maar ook al mocht soms een enkel onzer schepen het ongeluk treffen van met eene drijvende schok-torpedo in contact te komen, zoodra wij met een machtigen vijand in oorlog waren, zou ik toch nog zeggen „wat het zwaarst is, moet maar het zwaarst wegen.”

En wat nu onze koopvaardij schepen betreft, als wij in oorlog zijn, dan zullen wij wel niet noodig hebben daarvoor, zoolang de oorlog duurt, bijzondere zorg te dragen, want de vaart zal dan wel gestremd zijn.

Alleen zouden onze oorlogschepen hinder kunnen hebben bij het drijven der torpedo's, maar hiertegen zijn voorbehoedende maatregelen te nemen.

Wanneer de vijand eenmaal weet, dat wij schok-torpedo's geplaatst hebben, dan zal hij zeker ver uit den wal blijven. Ons doel moet vooral zijn een moreel effect te bereiken, nl. vrees op te wekken bij den vijand om onze kust te naderen.

Dit wat de schok-torpedo's betreft.

Wat nu de inrichting van andere stations voor spar-torpedo's aangaat, ik vind dit een uitmuntend denkbeeld van den heer Eland. Wanneer het mogelijk is geschikte vaartuigen te hebben, die

de vereischte vaart loopen, goed bemand en licht genoeg zijn om, wanneer zij op strand gezet worden, spoedig aan het vijandelijke geschut te kunnen worden onttrokken; men vergete echter niet dat eene spar-torpedoboot ook eene zware machine draagt.

Wat de vaste merken betreft, zoo moet ik er in het algemeen op wijzen, dat zij meer moeten dienen tot contrôle waar bepalde tonnen liggen, dan wel dat zij in de practijk dienst kunnen doen om onze vaarwaters veilig te bevaren, nadat de tonnen weggenomen zijn.

Tengevolge der looding wordt de strekking van het vaarwater gevonden, dat betond moet worden. Deze tonnen moeten dan de richting aangeven, waarin men het vaarwater nadert en bevaart. Neemt men nu die tonnen weg, dan zal het ook den besten loods niet mogelijk zijn om, enkel op de landmerken afgaande, met juistheid overal te zeggen: hier of daar moeten de tonnen liggen. Voor zeilschepen zou het vooral zeer moeilijk zijn een onbetond vaarwater te bevaren.

Neemt men bijv. een vaarwater met sterke krommingen, zooals de Grevelingen, de Krammer en het Volkerak, dan ben ik zeker, dat geen loods met volkomen zekerheid zou durven zeggen dat hij het binnenbrengen van een schip op zich neemt, wanneer de tonnen zijn weggenomen.

Ik herhaal: de landmerken dienen hoofdzakelijk om aan te geven waar de tonnen liggen. Wanneer men nl. een punt vindt, dat men voor het plaatsen van een ton wil gebruiken, dan zoekt men aan wal ook punten — merken — waarvan de peiling aanwijst wáár de ton geplaatst wordt. Is er dan later grond tot het vermoeden dat eene ton niet meer op hare goede plaats ligt — dus verdreven is — dan verifieert men door kalme nauwkeurige peiling van de landmerken, tegelijk met eene looding der diepte, de plaats dezer ton, en verplaatst die, zoo noodig.

Ik wensch toch hierbij te voegen, dat een handige loods somtijds wel in staat is te waar te nemen of in een eenigszins nauw vaarwater ééne ton is weggedreven of verdreven, indien dan slechts de overige tonnen op hare goede plaats liggen.

Ik herinner mij zeer goed, dat ik in het Hellegat voer met een monitor. De aan boord zijnde loods zeide mij, dat een der

tonnen was verdreven. Ik stelde mij als kommandant de vraag: zou de loods zich misschien vergissen en handel ik niet verkeerd indien ik zijn advies volg, waardoor het schip, waarvoor ik de verantwoordelijke persoon ben, een ongeluk zou kunnen krijgen. Ik wist evenwel dat ik een duchtigen loods aan boord had; ik luisterde naar zijn aanwijzing, en liep vrij. Had ik vertrouwd op de ligging der ton, zoo waren wij zeker op het droge geloopt. De loods kende hier de ligging der tonnen ten opzichte van elkander precies. Hij kon dus met gerustheid zeggen, dat een der tonnen was verdreven.

Doch zeker is het ook, dat in een vaarwater van eenige uitgestrektheid een loods niet altijd het verdrijven van een ton kan bemerken, en dit is evenzeer het geval met de buiten-tonnen, die niet altijd nauwkeurig op bepaalde merken liggen, als met de vele tonnen in zeer kronkelende vaarwaters.

Om de aangevoerde redenen meen ik dus op de vraag van den heer Hoogenboom te kunnen antwoorden, dat het wegnemen der landmerken op de zeekaarten als tamelijk noodeloos kan worden beschouwd.

Eene andere zaak zou het zijn om, wanneer wij eenmaal in oorlog zijn, en er zijn merken, waarvan wij zeker weten dat de vijand gebruik kan maken, die te vernietigen of te verplaatsen, en voor ons een eigen stelsel van merken aan te nemen. Zoo zouden wij bijv. de beide kapen van de bollen van den Zanddijk kunnen verplaatsen, zoodat wij er wel gebruik van kunnen maken om vrij te loopen van de Zuidpunt der Haaks, de vijand echter niet.

Ik meen hiermede de opmerkingen der beide sprekers te hebben beantwoord.

De VOORZITTER. Zoo niemand meer het woord verlangt te voeren, dan sluit ik de beraadslagingen, onder herhaling mijner dankbetuiging aan den bekwamen en talentvollen spreker van dezen avond.

De vergadering wordt hierop gesloten.

A. L. W. SEYFFARDT,
Secretaris.

BIJLAGE.

OPGAVE VAN EENIGE AFSTANDEN;
VOORNAMELIJK TER BEREKENING IN HOEVEEL TIJD EEN VAARTUIG,
DAT EEN ZEKER GETAL MIJLEN PER WACHT LOOPT, VAN DE
EENE PLAATS NAAR DE ANDERE STOOMEN KAN.

Hierbij moet in het oog gehouden worden het oponthoud
in de schutsluizen.

Van Hellevoet naar Nieuwersluis (door 't Voornsche-Kanaal)	10 500 M.
Van Hellevoet naar de reë van Middelharnis	6 500 "
Van de reede Middelharnis naar den ingang Spui, over de Bienenen	3 000 "
Van den ingang van het Spui tot den uitgang bij Ruigeplaat (bij Oud Beijerland)	15 500 "
Van de Ruige plaat tot aan den uitgang van het Bottlek midden op de Maas (1 200 M. bewesten de haven van Vlaardingen)	12 000 "
Van de haven van Vlaardingen tot die van Maassluis	7 700 "
Van de haven van Maassluis tot aan 't strand bij Rotterd. Waterweg	12 300 "
Van de haven van Vlaardingen tot de Koningshaven te Rotterdam	11 000 "
Van de Koningshaven te Rotterdam tot de haven van Delftshaven	4 000 "
Van de haven van Delftshaven tot de haven van Schiedam	2 700 "

Van de haven van Schiedam tot die van Vlaardingen.	4 200 M.
Van Nieuwersluis tot aan het uiteinde van het Botlek midden op de Maas, (1200 M. bew. haven Vlaar- dingen).	6 000 „
Van Nieuwersluis tot aan de haven van Brielle .	6 000 „
Delft ligt van het strand (gemeten over Loosduinen).	11 500 „
Delft ligt dus van de 80 dM. lijn (6500 M. bezuiden Scheveningen)	12 700 „
Van Delft naar den Haag, langs Delftsche Vaart en (na Geestbrug) de Vliet .	7 000 „
Het midden van den Haag van het midden van Delft (hemelsbreedte) .	8 000 „
Een Kanaal van Scheveningen (kortste lijn) tot op de Maas bij Maassluis. .	22 000 „
Delft ligt van de Maas bij Delftshaven (langs de Delftsche-Schie en langs de Schie over Overschie).	14 000 „
Van de reë van Middelharnis tot de ton aan den ingang Hellegat (langs Stad-aan-'t Haringvliet) .	18 000 „
Van de ton aan den ingang van 't Hellegat tot Willemstad .	2 800 „
Van den ingang van 't Spui (Bieningen) naar maga- zijnen Tien-Gemeten .	12 000 „
Van magazijnen der Tien-Gemeten tot Willemstad..	8 000 „
Van de ton ingang Hellegat (Holl.diep) tot Oolt- gensplaat .	4 000 „
Van de ton ingang Hellegat (Holl.diep) tot Bruinisse.	26 000 „
Van Bruinisse naar Stavenisse. .	11 000 „
Van Stavenisse naar Zierikzee. .	8 000 „
Van Bruinisse naar Brouwershaven (langs Greve- lingen) .	19 000 „
Van Willemstad naar Dordrecht (langs de Kil) .	25 000 „
Van Dordrecht naar de Ruigeplaat (langs Oude- Maas) .	18 000 „
Van Dordrecht naar Rotterdam (langs de Noord) .	20 000 „
Van Willemstad naar de brug aan de Moerdijk (binnenzijde) .	15 000 „
Van de brug aan de Moerdijk (binnenzijde) naar	

Dordrecht langs Nieuwe- en Oude-Merwede . . .	36 000	M.
Van Stavenisse naar het Kanaal van Wemeldinge . . .	20 000	"
Het Kanaal van Wemeldinge (tot Hansweert) . . .	9 200	"
Van Hansweert naar Ellewoutsdijk	18 000	"
Van Ellewoutsdijk naar Vlissingen	18 000	"
Van Hansweert naar Neuzen	19 000	"
Van Neuzen naar Vlissingen	21 000	"
Van Vlissingen naar Zierikzee (door de Noordzee) . . .	55 000	"
Van Zierikzee naar Brouwershaven (id.) . . .	71 000	"
Van Brouwershaven naar Hellevoetsluis (id.) . . .	67 000	"
Van Hellevoetsluis tot Rotterd.-waterweg (door het Noordergat ,	32 000	"
Van den Rotterd.-Waterweg (binnen-duinvoet) tot Terheide	8 500	"
Van Terheide naar Scheveningen	11 500	"
Van Scheveningen tot Rijnmond (Katwijk) . . .	14 500	"
Van Katwijk tot Noordwijk-aan-Zee	4 000	"
Van Noordwijk-aan-Zee tot Zandvoort	16 000	"
Van Zandvoort tot IJmuiden	10 800	"
Van IJmuiden tot Wijk-aan-Zee	3 200	"
Van Wijk-aan-Zee tot Egmond-aan-Zee	14 250	"
Van Egmond-aan-Zee tot Kamperduin	11 800	"
Van Kamperduin tot Petten	5 500	"
Van Petten tot Calandsoog	7 600	"
Van Calandsoog naar Huisduinen	13 400	"
Van Huisduinen tot havenmond Nieuwe-Diep . . .	4 600	"
Van den Haag langs Geestbrug tot Delftsche Vaart . . .	2 250	"
Van Leiden naar Katwijk langs 't Nieuwe-Kanaal . . .	9 250	"
Van de Geestbrug naar 't Galgenwater te Leiden, langs de Vliet	15 000	"
Van Leiden naar Katwijk (van de vereeniging van 't Galgenwater met Ouden-Rijn tot het einde der Steenen hoofden)	10 500	"
Van Leiden (Stadsgracht N.O.) langs de Zijl tot aan de Kaag ,	8 000	"
Van Leiden (Galgenwater) langs de Warmonder-Lee tot aan de Kaag	9 000	"

Van de Kaag tot Halfweg (beoosten langs Ringvaart).	33 000	M.
Van de Kaag tot de Cruquius	15 200	"
Van de Cruquius tot Halfweg.	11 200	"
Van Amsterdam naar het vereenigingspunt der Kanaalen van Amsterdam en Zaandam	6 000	"
Van het bovenstaande vereenigingspunt tot dat van het Amsterd.-Kanaal met het Kanaal van Halfweg	5 700	"
Van het Kanaal van Halfweg tot de vereeniging van Amsterdam-Nauernasche Vaartkanaal.	1 000	"
Van de vereeniging Amsterd.-Nauernasche vaartkanaal tot 1ste Spaarn-Amsterdam Kanaal. . .	2 000	"
Van het eerste Spaarn-Amsterdam Kanaal tot het 2de	2 500	"
Van het 2de Spaarn-Amsterd. Kanaal tot Kanaal van Beverwijk	2 600	"
Van het Zijkanaal van Beverwijk tot het strand te IJmuiden	6 000	"
Van vereeniging Halfweg-Amsterdam-kanaal tot Halfweg	5 000	"
Van Vereeniging 2de Spaarn-Amsterdam-kanaal langs 't Spaarn tot Cruquius	14 500	"
Van Nieuwe-Diep tot Alkmaar Z.O. grens (langs N.-Hollandsch-Kanaal).	41 000	"
Van de Z.O.-zijde Alkmaar tot aan de Marker-Vaart	10 800	"
Van de Marker-Vaart langs het Noordholl.-Kanaal tot Amsterd.-IJmuiden-kanaal.	29 800	"
Van de Markervaart tot Kanaal Amst.-IJmuiden (langs Nauernasche-Vaart).	15 000	"
Van de Markervaart tot Kanaal Amst.-IJmuiden (langs de Zaan).	17 500	"
Van de Vlierêe naar de reede Nieuwe-Diep(binnendoor) $7\frac{3}{4}$ geogr. m.		
Van de Vliercede door Stortemelk naar den mond Westgat-van-Texel (buitenom).	8 $\frac{1}{2}$	id.
Van de Uiterton Westgat tot haven Nieuwe-Diep.	2	id.
Van het Kanaal te Scheveningen (binnen de duinen) tot bij de Spoorwegbrug aan de O.zijde van den Haag	5 800	M.