

VEREENIGING

TER BEOEFENING VAN DE KRIJGSWETENSCHAP.

1885—1886.

*Vergadering van Woensdag, 23 December 1885, des avonds
ten half acht ure.*

De VOORZITTER. Ik geef het woord aan den heer K. ELAND, Luitenant-Kolonel der Genie, Directeur van de II^{de} Afdeeling der Krijgsschool, tot het houden der aangekondigde voordracht over:

De ontworpen haven van Scheveningen en de landsdefensie.

De heer ELAND.

Mijne Heeren!

Omstreeks half November deelde de Secretaris onzer Vereeniging mij mede, het bericht te hebben ontvangen dat wellicht de spreker, die op 3 December zou optreden, hierin verhinderd zou zijn. Hij herinnerde mij tevens aan een vroeger door mij geuite meening, dat bij dergelijke teleurstellingen de leden van het bestuur, die een overigens weinig drukkenden eerepost vervullen, de eersten moesten zijn om in te vallen.

Ik kon dit niet goedschiks tegenspreken, en verzekerde hem dan ook dat hij op mij kon rekenen. Het plan, dat ik voorloopig ontwierp, was een geheel ander dan thans tot uitvoering komt; vóór ik evenwel daaraan zelfs een begin van uitvoering had gegeven, bracht mij onze vice-president, die toen het voorzitterschap waarnam, op het denkbeeld om de haven van 1885/86.

Scheveningen uit het oogpunt der landsverdediging te bespreken.

Dit denkbeeld lachte mij terstond toe, omdat ik gaarne de gelegenheid wilde aangrijpen, een steentje aan te brengen tot mogelijke verzoening der vooral hier schijnbaar zoo tegenstrijdige belangen van Handel en Nijverheid aan den eenen en van het Krijgsbestuur aan den anderen kant. Indien of de militaire autoriteiten er toe konden worden gebracht om hunne eischen te matigen, of wel wanneer de belanghebbenden en de ingezetenen der Residentie overtuigd konden worden, dat de eischen niets onredelijks bevatten, dan zou in elk geval veel gewonnen zijn, zoo dacht ik, en ik ging, met het oog op den korten tijd van voorbereiding welke mij overbleef, met kracht aan het werk.

Tot het verzamelen van de noodige gegevens wendde ik mij in de eerste plaats tot onzen Burgemeester, die mij terstond in de gelegenheid stelde om mijn verzoek te herhalen aan de HH. Wethouders; zooals ik wel verwachtte werd aan mijn verlangen door het Dagelijksch Bestuur der Residentie met evenveel bereidwilligheid voldaan als door den concessionaris den Heer Jhr. H. Hora Siccama, tot wien ik mij later begaf. Het is mij een aangename plicht, hier mijn hartelijken dank te betuigen voor al die welwillendheid.

Hoe meer ik mij in mijn onderwerp verdiepte, des te levendiger werd het besef, dat het vraagstuk veel belangrijker was dan ik aanvankelijk zelf vermoedde, en dat het juist nu als van actueelen aard mocht worden beschouwd. Dit was de reden dat, toen de vrees voor een onvervulde spreekbeurt, welke aanleiding tot mijn voorbereidende onderzoekingen had gegeven, ongegrond bleek, ik niet aarzelde om aan het bestuur den wensch te kennen te geven, voor de behandeling van dit onderwerp toch een avond te bestemmen. Tot mijn groot genoegen bleek het, dat het geheele bestuur mijne meening deelde.

Ik heb gemeend, deze korte voorafsprak te moeten houden, en hoop nu maar dat men geen berouw zal gevoelen over den genomen maatregel.

Alvorens over te gaan tot de behandeling van mijn onderwerp,

acht ik het nuttig er op te wijzen, dat het vraagstuk in de groote Haagsche dagbladen niet veelzijdig behandeld is geworden. Hoogstens wordt ernstig de questie besproken in hoeverre de haven het uitvoeren of het afslaan eener landing bij Scheveningen zou bevorderen of bemoeielijken. Dat daarin niet de hoofdvraag is gelegen, zal ik trachten aan te toonen, doch dit is niet mijn eenig bezwaar. Ook de toon, welke wordt aangeslagen, is meer geschikt om te verbitteren dan te overtuigen; nu eens wordt gesproken van fort en volgens de nieuwste *mode*; dan weder heet het, dat de Ministers van Oorlog en Marine uitnemend de kunst verstaan om zich met een Jantje van Leiden af te maken van zaken, die hen niet bevallen; nog elders wordt de wensch geuit, dat de door de Ministers geraadpleegde vakmannen wat meer vernuft aan den dag hadden gelegd enz. Die toon moge een natuurlijk uitvloeisel zijn van teleurstelling, dat de zoo lang gekoesterde wensch opnieuw zou worden verschoven, toch acht ik dien niet verantwoord, vooral niet waar het zoo gewichtige belangen geldt. Met grooten ophef te verkondigen, dat de Nederlandsche mannen van de defensie er niets van weten, want dat buitenlandsche deskundigen — wier namen men niet eens noemt — er anders over oordeelen, noemt men in het dagelijksche leven „dooddoeners”; en dat het niet moeilijk zou vallen, ook van de andere zijde zulke dooddoeners in dienst te nemen, moge uit het volgende blijken. In de Deutsche Heereszeitung van 21 November jl. zegt een bekende Duitsche militaire schrijver, die van Nederland tamelijk goed op de hoogte is, omtrent het plan van de haven van Scheveningen o. a., dat niemand, zelfs niet het grootste militaire genie, de verantwoording op zich kan nemen voor eene schrede, welker gevolgen, ook met het oog op de Oorlogstechniek, nog volstrekt niet te overzien zijn. Nooit moet men, volgens hem, een door de natuur opgeworpen barrière openen; den Haag zal een vesting moeten worden, of, erger nog, een deel uitmaken van de versterkingen aan de kust.

Zoowel deze meening acht ik onjuist, als het denkbeeld dat de haven de defensie over het geheel zou bevoordeelen. Laat ons daarom, zonder ons te verbeelden, militaire genieën te zijn, met ons gewoon verstand, zonder vooroordeel of vooringenomen-

heid, trachten ons een juiste voorstelling te vormen van de gevolgen, welke zij vermoedelijk zou hebben.

De stellingen, welke ik als inleiding van het debat, wensch te verdedigen zijn U bekend, en ik zal daarom onmiddellijk aanvangen met enkele beschouwingen over landingen. We staan daarmede al dadelijk voor een der moeilijkst op te lossen vraagstukken van de militaire kunst. De juistheid van dat beweren kan in weinig woorden het best worden gestaafd door aanhaling van twee uitspraken, welke vrij algemeen tot axioma's zijn verheven. De eerste luidt, dat landingen op een moeilijk genaakbare en krachtig verdedigde kust met groote bezwaren gepaard gaan en het gelukken daarvan in hooge mate van het weder afhangt, terwijl de toestand van den reeds gelanden vijand soms zeer hachelijk kan zijn; de tweede, dat het belletten van eene landing op eene lange kustlijn als de onze, als het weder niet meewerkt, door onze landmacht alléén, weinig kans van slagen heeft. Wetende dat onze Marine in den regel niet in staat zal zijn, mede te werken tot het afslaan van landingen, heeft men het recht te vragen, hoe het mogelijk is, dat beide uitspraken waarheid bevatten, te meer wanneer men let op het groot aantal gelukte landingen; toch is er in beide waarheid. Vergun mij, dit nader toe te lichten, althans voor zoo verre dit noodig is om den eersten grondslag voor de beschouwingen van heden avond te verkrijgen.

De krijgsgeschiedenis leert dat het eene reuzentaak is om, in ééne overvaart, 50.000 man over zee in een vijandelijk land voet aan wal te doen zetten, en ook in de nieuwste en beste werken van den jongsten tijd wordt 30 à 35.000 man als norm aangenomen. Deze macht stelt ongeveer een legerkorps van een groote mogendheid voor; bij zulk een korps behoort niet overal een gelijk aantal paarden en voertuigen, maar die cijfers loopen toch niet veel uiteen, althans niet genoeg, om het zoeken van gemiddelden noodig te maken. Ik bepaal mij daarom tot de mededeeling dat bijv. een Fransch legerkorps meer dan 1800 voertuigen en 8500 paarden met zich voert. Uit den aard der zaak beperkt men zich echter bij landingen tot een minimum;

doch hoezeer zulk een vermindering de waarde van de strijdmacht doet zinken, kan o. a. hieruit blijken, dat door een bekwaam en welwillend critikus verzet wordt aangeteekend tegen het voorstel van een zeer bevoegden schrijver over dit onderwerp, om de voertuigen van 1800 tot ruim 400, en de paarden van 8500 tot 3000 in te krimpen; en de bedoelde schrijver erkent zoozeer de juistheid der opmerking, dat hij moet toegeven en ten slotte 3500 paarden als minimum aanneemt, ten einde het landingskorps niet als het ware aan het strand te binden. Nu is er niet veel verbeeldingskracht noodig om in te zien, welke bezwaren verbonden zijn, vooreerst aan het nemen van de voorbereidende maatregelen om 400 voertuigen en 3500 paarden over zee te vervoeren, om niet te spreken van de 30 à 35000 personen; daarna om al die — dikwijls zeezieke — menschen, paarden enz. op het strand te werpen; eene handeling, die wellicht onder het vuur van den vijand moet plaats hebben op een terrein, dat niet de minste dekking oplevert, terwijl in veel gevallen een gedeelte van den weg door het water en door het mulle zand moet worden afgelegd, zoodat er zelfs nog eenig gevaar bestaat, de munitie ten deele onbruikbaar te vinden op het oogenblik dat men ze het meest noodig heeft; dit alles is oorzaak, dat uit een tactisch oogpunt alle nadeelen aan de zijde van den aanvaller zijn zoolang hij zich niet in de duinen heeft kunnen vastzetten. Die bezwaren zijn zóó groot, dat de schrijver, van wien ik zoo even sprak, van oordeel is, dat een vastberaden en koelbloedig bevelhebber nooit zal aarzelen om een kust te verdedigen, zelfs tegen een groote overmacht.

Waarom zijn dan bijna alle landingen gelukt? Het antwoord op die vraag zal tevens kunnen strekken tot toelichting van de bezwaren, welke den verdediger wachten, die eene kuststrook van aanzienlijke lengte voor zijne rekening heeft. Het gelukken van bijna alle landingen moet worden toegeschreven aan de moeielijkheid voor den verdediger om op het gekozen landingspunt de noodige troepen bijeen te hebben op het oogenblik dat de landing een aanvang neemt. De verdediger is toch in de noodzakelijkheid om zijn macht te verdeelen, wil hij geen gevaar loopen van, om zoo te zeggen, geen enkelen man op

het landingspunt te hebben. Wel is waar kan hij trachten zijne macht aldaar tijdig te vereenigen, zoodra de bedoeling des vijands is gebleken; maar de landingsvloot kan zich veel sneller bewegen dan de troepen langs de kust, en is dus zonder bezwaar in staat om den verdediger te misleiden, hem te lokken naar eene verkeerde plaats en zodoende het landingspunt als het ware bij verrassing te bereiken.

Ten einde zijnerzijds ook zijne tegenpartij te misleiden, verdeelt de verdediger somtijds de troepen zoodanig, dat een geringe macht nabij het strand geëchelonneerd staat en het overige in weinige groote afdeelingen daarachter gereed blijft, om in geval van nood op te rukken. Die plaatsing, welke aan eenige naast elkander liggende waaiers doet denken, schijnt oppervlakkig de beste, doch in waarheid is zij alleen dan aan te bevelen, indien men van die afdeelingen niet te weinig neemt, en ze bovendien zóó kan plaatsen, dat zij in korten tijd het landingspunt kunnen bereiken, onverschillig waar de vijand verschijnt. In zooverre staat de verdediger dus als het ware geheel in eerste linie; verdeelt men de beschikbare macht te weinig, dan kan men met bijna wiskundige zekerheid zeggen, dat het gros te laat komt. Waar dit niet het geval is, daar zijn de kansen voor den verdediger werkelijk niet ongunstig.

Deze opmerkingen zullen naar ik hoop voldoende zijn, om althans dit als vaststaande te mogen aannemen, dat aanval en verdediging van eene kust beide aan zeer wisselvallige kansen blootstaan, en dat de toestand voor den verdediger door de groote verbetering der vuurwapens ontzaglijk gunstiger is geworden, indien hij slechts niet wordt verrast. Na de algemeene invoering der achterlaadwapenen is dan ook nog geen enkele landing uitgevoerd op eene zoo groote schaal, als voor Nederland werkelijk gevaarlijk zou moeten worden genoemd.

De verdediging moge dus moeielijk zijn, onmogelijk is zij volstrekt niet. En wat verder van groot gewicht is, de uitvoering van twee gelijktijdige landingen op verschillende, tamelijk ver van elkander afgelegen punten, levert voor den aanvaller zooveel bezwaren op, dat daárvor althans geen vrees behoeft te worden gekoesterd.

Indien nu niet meer dan ééne landing te gelijk mogelijk moet worden geacht, op welk punt der Hollandsche kust is die dan het meest te vreezen? Deze vraag wil ik in twee gedeelten beantwoorden; vooreerst zal ik nagaan, of de kust benoorden, dan wel bezuiden het Noordzeekanaal — korthedshalve zal ik ook wel van Noord- en Zuid-Holland spreken, al is dit geographisch niet geheel juist — het meest wordt bedreigd, en daarna het gevaarlijkste punt in dat meest bedreigde gedeelte bepalen. Vooraf wensch ik met een enkel woord de aandacht te vestigen op de omstandigheid, dat een landingspunt niet als een punt moet worden gedacht; integendeel, het front eener landingsvloot als hier wordt bedoeld, beslaat allicht een lengte van 8 à 10 kilometers, en het landingspunt heeft dezelfde afmeting.

Het spreekt van zelve, dat de aanvaller zal trachten om ons in den kortsten tijd in het hart, d. i. Amsterdam, te treffen. Nu is de toestand van de Hollandsche Noordzeekust benoorden het Noordzeekanaal weinig anders dan bezuiden dit kanaal, terwijl Amsterdam ongeveer in het midden tusschen de eindpunten ligt. In elk geval zijn de verschillen te onbeduidend om eenigszins belangrijken invloed te kunnen uitoefenen op de keuze van het landingspunt. In deze richting behoeven wij dus de oplossing van het eerste gedeelte onzer vraag niet te zoeken; doch op een andere wijze zal zij gemakkelijk te vinden zijn.

Stellen wij namelijk, dat de N. H. Waterlinie wordt aangevallen, doch veel meer weerstand biedt dan de vijand had verwacht, en dat deze daarom tot het besluit komt om ons ook van eene andere zijde aan te vallen. Landt nu de aanvaller in Noord-Holland, dan stuit hij bij zijn verderen voortgang op de N^d. zijde van de stelling van Amsterdam en op het, naar we mogen hopen, goed verdedigde Noordzee-kanaal; hij oefent dan op de verdediging van de N. H. W. volstrekt geen directen invloed uit; het eenige, wat hij op die wijze misschien bereikt, is dat die linie minder sterk bezet zal kunnen worden gehouden. Vat hij echter vasten voet in Zuid-Holland, dan staat hij in zeer korten tijd in den rug dier linie, welke op zulk een aanval niet is ingericht; en al zijn

wellicht maatregelen mogelijk, waardoor de val dier linie niet onmiddellijk zou behoeven te volgen op de aankomst des vijands in den rug, zoo kan die toch niet lang meer uitblijven, als zij aan twee kanten van de buitenwereld is afgezonderd. De aldus uit het O. en W. in ons land gedrongen troepenafdeelingen kunnen elkander na den val dier linie onmiddellijk de hand reiken, en de gelande vijand is voor zijne gemeenschap met het moederland niet meer beperkt tot een altijd moeilijken en onzekeren zeeweg. Het spreekt daardoor van zelve, dat in dit geval eene landing in Zuid-Holland voor ons veel gevaarlijker is dan in Noord-Holland.

Tot eene volkomen andere uitkomst geraakt men, indien de N. H. W. mocht gevallen zijn, of op het punt staat om te vallen. Immers dan komt de vijand ook zonder de tallooze bezwaren, verbonden aan een landing, voor het Zd. deel van de stelling Amsterdam. Hij kan ze echter niet insluiten, zoolang hij niet het Noordzeekanaal heeft overschreden; wordt hem dit belet, dan rest hem niets anders dan eene landing in Nd.-Holland, en in deze omstandigheden moet de verdediger dus de kust van deze provincie in het bijzonder of zelfs uitsluitend in het oog houden.

Nu zou men daaruit kunnen opmaken, dat de kansen voor een landing benoorden of bezuiden dat kanaal gelijk staan, indien geen andere omstandigheden in het spel komen, doch men zou zich dan toch nog vergissen. Bij eene voldoende bezetting en behoorlijke verdediging van de N. H. W. zal het namelijk lang kunnen duren, voor dat deze linie gevallen is of op het punt staat om te worden doorgebroken, en we moeten alzoo veel vroeger beducht zijn voor een landing ten Z. dan ten N. van het Noordzeekanaal. In het laatste geval hebben we dus veel langer de gelegenheid gehad om nieuwe troepenkorpsen samen te stellen en te oefenen, zoodat wij uit de tot hiertoe geleverde beschouwingen tot de gevolgtrekking moeten komen, dat eene landing ten Z. van het N.-Z. kanaal meer is te vreezen dan ten N. daarvan.

Tot dezelfde gevolgtrekking komt men in nog veel hooger mate, indien men den toestand nagaat voor het geval, dat we van

de zeezijde *alleen* worden bedreigd. Immers men vindt bezuiden het N.-Z.-kanaal de meeste goede wegen, welke van de kust landwaarts in voeren, een factor, die gewoonlijk zeer veel invloed uitoefent op de keuze van het landingspunt; een blik op de kaart doet zien, dat zulke wegen in vrij aanzienlijk aantal te vinden zijn nabij Terheide, Loosduinen en Scheveningen, verder bij Katwijk, Noordwijk en Zandvoort, terwijl men die aan de overzijde van het Kanaal alleen vindt bij Wijk aan Zee, Egmond, Petten en Callantsoog, de laatste als ik mij niet vergis zelfs nog van problematieke waarde.

Wat de verpleging van de gelande troepen aangaat, ook deze zal in Zuid-Holland gemakkelijker vallen dan in Noord-Holland, ofschoon ik overtuigd ben, dat het verschil niet groot genoeg is, om dit argument zeer klemmend te maken.

Van veel meer belang is, dat na eene landing in Zuid-Holland onmiddellijk bedreigd worden en spoedig in 's vijands handen zullen vallen: alle Maassteden met hare uitgebreide hulpmiddelen van allerlei aard, welke dienst kunnen bewijzen bij een aanval op de stelling Amsterdam; Delft met al hare militaire inrichtingen; Woerden, Wierickerschans, en weer Delft, met hunne uitgebreide magazijnen; den Haag, de zetel der regeering, en met Delft de werkplaatsen bevattende voor den aanmaak van geschut, projectielen, patronen enz; Katwijk met de sluizen, waardoor de inondatiën om Amsterdam gedeeltelijk kunnen worden overvoerd, d. i. op veel hooger peil gebracht dan de verdediger wenschelijk oordeelt, waardoor zij over een groote uitgestrektheid bevaarbaar worden; en eindelijk de beste en voornaamste waterleiding der hoofdstad, welke men daar zeker ongaarne zal missen, vooral indien de bevolking, zooals in oorlogstijd te verwachten is, in hooge mate vermeerderd zal zijn. Wat daartegenover in Noord-Holland staat, valt zoo zeer in het niet, dat ik mij de moeite en U het aanhooren dier opsomming zal besparen; genoeg meen ik te hebben gezegd als bewijs voor de stelling, dat in verreweg de meeste gevallen een landing in Zuid-Holland veel meer is te vreezen dan in Noord-Holland.

Dit vaststaande, laat ik verder dezen avond de kust benoorden het Noordzeekanaal geheel buiten beschouwing en kom ik tot het onderzoek, welke punten in Zuid-Holland bijzonder gunstig zijn voor het verrichten eener landing, of liever, in hoe verre Scheveningen, ook zonder haven, voor dit doel begeerlijk moet worden geacht.

De eerste eisch, welke bij de keuze van een landingspunt uit een strategisch oogpunt wordt gesteld, is gewoonlijk, dat in de nabijheid eene goede reede of haven aanwezig moet zijn. Onze havens of riviermondingen zijn echter door fortten afgesloten, en reeden vindt men niet op de Zuid-Holl. kust; deze eisch kan dus buiten beschouwing blijven.

Uit hetzelfde oogpunt is het niet onverschillig, of na eene gelukte landing de bezettingstroepen uit de Nieuwe Hollandsche Waterlinie in grooter of kleiner aantal de stelling Amsterdam nog zouden kunnen bereiken; in algemeenen zin is het duidelijk, dat hoe noordelijker de landing gelukt, des te grooter is de kans om de uit het zuiden terugtrekkende verdedigers te onderscheppen. Dit voordeel voor den aanvaller, ofschoon het niet ontkend kan worden, schijnt echter wegens ons zeer doorsneden terrein niet zoo groot als dit elders wel zou kunnen worden gedacht.

Uit een technisch en tactisch oogpunt moet men letten op een viertal zaken van meer of minder belang. Vooreerst maakt de aanvaller bij voorkeur gebruik van die plaatsen, waar hij diep water nabij de kust vindt, zoodat hij de landing met vuur uit zijne schepen kan ondersteunen, en de landingssloepen den kortst mogelijken weg tot het strand behoeven af te leggen. In dit opzicht bestaat weinig verschil; over het geheel loopt de diepwaterlijn van 80 dM. evenwijdig aan de kust; toch is er eenig onderscheid, want zij ligt nabij Zandvoort het verst uit de kust, terwijl zij deze bij Terheide het meest nadert. Volgens het rapport, door den heer Conrad, Inspecteur van den Waterstaat, uitgebracht over de ontworpen haven van Scheveningen, bedroeg die afstand in 1859 bij Terheide 1000 M. en bij Scheveningen 1220 M; afgaande op andere gegevens, geloof ik te mogen aannemen, dat die lijn toen bij Katwijk op 1400

en bij Zandvoort op 1500 à 1600 M. lag. In 1879 was de afstand bij Terheide 100 M. verminderd, dus 900 M. geworden; misschien zal zich die vermindering wel niet geheel regelmatig hebben voortgeplant, maar toch zal er wel geen verandering zijn gekomen in den reeds lang bestaanden toestand, dat de diepwaterlijn zich van de kust verwijderd, naarmate men meer Noordwaarts komt — altijd indien men zich bepaalt tot Zuid-Holland. Scheveningen is dus no. 2 in de rij, indien men de voornaamste landingspunten rangschikt naar den afstand, waarop de diepwaterlijn wordt gevonden, doch zeer belangrijk is het verschil niet.

De tweede eisch, welken de aanvaller gaarne vervuld ziet, is dat bij het landingspunt voor den verdediger weinig gelegenheid bestaat, om uit gedekte stellingen de landende troepen krachtig te beschieten, en dat de gesteldheid van het strand het ontschepen niet bezwaart, zooals dit bijv. een sterke branding doet. In dit opzicht is, geloof ik, de kust overal vrij gelijk; of de in zee uitstekende hoofden, welke tusschen Scheveningen en Loosduinen beginnen en zich tot den Hoek van Holland uitstrekken, nadeelig of voordeelig zijn, daaromtrent kan verschil van meening bestaan; m. i. zijn zij een nadeel voor den aanvaller, omdat de eb- en vloedstroom ongeveer evenwijdig aan de kust loopen en dus groot gevaar bestaat, dat de landingsvloepen tegen de hoofden zullen worden geworpen. Aangezien het alzoo moeilijk is, de plaats van Scheveningen in deze reeks met juistheid te bepalen, zullen we dit punt verder buiten beschouwing laten.

Om dezelfde reden wilde ik op gelijke wijze handelen met het derde vereischte, n. l. dat de eerst gelande troepen eene goede verdedigingsstelling vinden, ten einde dadelijk over te gaan tot den vierden en laatsten eisch, behelzende goede wegen naar de kern der verdediging en gemakkelijke verpleging. In dit opzicht staat Scheveningen zonder eenigen twijfel bovenaan. Waar vindt men zooveel uitstekende wegen bijeen als hier? Waar elders komt de aanvaller in een korten tijd bij een zoo groote, geheel open stad en dat nog wel de residentie en de zetel van de regeering, met uitnemende hulpmiddelen voor de

verpleging, als het ware nog geflankeerd door Delft aan de eene en Leiden aan de andere zijde? Meer Zuidwaarts treft men wel is waar eveneens een uitgebreid net van wegen aan, maar de voortgang daarop in Noordwaartsche richting kan niet onbelangrijk worden vertraagd; bij Katwijk of Noordwijk landende is Leiden evenmin zonder slag of stoot te bereiken, en bij Zandvoort is de toestand het ongunstigst, want van daar voert slechts één kunstweg in Oostelijke richting, die als een smal lint door de hier zeer breede duinenrij loopt.

Uit een en ander volgt, dat Scheveningen ongetwijfeld steeds tot de meest gezochte landingspunten zal behooren; in geen enkel opzicht doet het onder voor de meer noordelijk gelegene, en alleen bij Terheide is de diepwaterlijn een paar honderd meters dichter bij de kust, terwijl in een hoogst belangrijk, wellicht het allerbelangrijkste, punt het voordeel van Scheveningen — altijd voor den aanvaller — boven elken twijfel is verheven.

Welken invloed zal nu de haven uitoefenen, indien die tot stand mocht zijn gekomen volgens het gewijzigde ontwerp van den heer Siccama; het oorspronkelijke ontwerp kan geheel buiten beschouwing blijven, omdat het blijkbaar geheel is losgelaten na de beoordeeling door den Inspecteur van den Waterstaat, den heer Conrad. Om een antwoord op die vraag te geven zullen we eerst dat ontwerp eens moeten bezien (Verg. Pl. I).

Op 1000 M. van de Vuurbaak bij Scheveningen, in de onmiddellijke nabijheid van strandpaal 102, is men ongeveer in het centrum van het geheel. Westwaarts ligt de buitenhaven met de havenkom, die den toegang uit zee gemakkelijk maakt en als doorvaart dient naar eene binnenduins te maken haven, breed 150 en lang aan de W.-zijde 500, aan de O.-zijde ongeveer 400 M. De invaart tusschen de havenhoofden is 110 M. wijd; de geheele afstand van de binnenbaven tot aan de havenhoofden bedraagt ongeveer 1500 M.

De diepte wordt zoodanig genomen, dat bij gewone omstandigheden schepen met 30 dM. diepgang bij alle getij toegang hebben. Daartoe zal men aanvankelijk kunnen volstaan met

eene bodemdiepte van 5 M. — A.P.; er wordt nl. gerekend op een laagsten ebstand van 1.60 — A.P., zijnde 0,8 M. beneden den gemiddelden ebstand, in welk geval 4 dM. kielwater behouden blijft. De gemiddelde vloedstand kan op 0,8 + A.P., worden aangenomen.

De haven zou dus desnoods gebruikt kunnen worden door alle vaartuigen, bestemd tot verdediging onzer kusten, zeegaten en stroomen, behalve door de 4 ramschepen. Mochten, zooals de heer Conrad verlangt, de kunstwerken op zoodanige diepte worden aangelegd, dat verdieping met 1 M. mogelijk blijft, dan zouden na die verdieping ook de ramschepen bij half-tij van de haven gebruik kunnen maken.

De haven staat niet met groote binnenwateren in verbinding; doch de heer Conrad spreekt de overtuiging uit, dat het tot stand komen van verbindingswegen, ook *te water*, gelijktijdig met de voltooiing der haven noodzakelijk is. Op grond van deze uitspraak houd ik het voor zeker, dat in den aanvankelijken toestand na korter of langer tijd, verandering zal komen, zoodat wellicht mettertijd het nog altijd zoo gewenschte kanaal tusschen onze twee voornaamste koopsteden een derden uitgang naar zee verkrijgt; in dat geval zou de haven van Scheveningen, ook uit het oogpunt der landsverdediging, van nog veel grooter beteekenis worden dan nu reeds het geval is.

Ondertusschen behoeven we niet zóóver vooruit te zien; we kunnen althans beginnen met de vraag, welken invloed de thans ontworpen haven op de landsdefensie zou uitoefenen, indien er geen bijzondere maatregelen werden genomen.

Die invloed is zeer verschillend. Dat de haven aan Scheveningen nog meer aantrekkelijkheid zal verleenen als landingspunt, is geen groot bezwaar; we hebben immers gezien, dat dit punt als zoodanig toch reeds boven aan de lijst staat. De eigenlijke landing wordt door de haven niet gemakkelijker gemaakt; hoogstens zou men den ingang op de meest primitieve wijze kunnen afsluiten, indien men eenige vrees omtrent dit punt koesterde, doch men zou m. i. daarmee veel meer kwaad dan goed doen, zooals terstond zal blijken. Nadeel levert de haven in dit opzicht dus niet op; integendeel, naar mijne meening

kan zij de landing niet onaanzienlijk moeilijker maken. Doordien deze stelling wellicht niet algemeen beaamd zal worden, acht ik het noodig, ze eenigszins uitvoerig toe te lichten.

Bij de verdediging tegen landingen kan de Marine in den regel geen hulp verleenē, want als eerste vereischte voor den aanvaller geldt meestal, dat hij meester ter zee is. Onze vloot, voor zoo ver zij buitengaats mocht zijn, moet vooraf zooveel mogelijk naar binnen worden gedreven; mogelijk ontsnappen aan deze algemeene wet een of twee kruisers, maar dat is ook alles. Daarna zal de vijand zoo goed mogelijk onze zeegaten en havens blokkeeren, en er is dan weinig kans meer, dat eene eenigszins beduidende zeemacht hulp zou kunnen verleenē tot het afslaan eener landing, behalve op die punten der kust, welke in de nabijheid van de geblokkeerde uitgangen liggen.

De taak van de verdediging der kust zal dus in hoofdzaak aan de landmacht moeten worden overgelaten. Maar hoe moet die macht worden geplaatst? Ik roerde dit punt reeds aan: ik wees er op, dat de beste handelwijze nog zal zijn, de macht wel is waar op meer of minder gelijkmatige wijze over de kust te verdeelen, doch overigens tot op zekere hoogte in eerste linie te houden. Nu bedraagt de lengte der Zuid-Hollandsche kust 60 K.M.; het landingsfront beslaat, zooals we weten, gemiddeld 8 à 10 K.M., en we zouden daarom de beschikbare troepen des verdedigers gevoegelijk kunnen splitsen in zes afdeelingen. Indien we dan beschikken over 2 of $2\frac{1}{2}$ divisie — en bij eene goede legerorganisatie kunnen we dit zonder bezwaar bereiken — dan is elke afdeeling 4 à 5000 man sterk, en wáár de vijand ook moge landen, steeds vindt hij deze macht direct of in korten tijd gereed om hem te ontvangen. Gesteund als zij worden door veldartillerie, zijn zoo sterke troepenafdeelingen niet te versmaden; want al worden nu en dan voor de toekomst hogere cijfers opgegeven, de krijgsgeschiedenis leert, dat het eerste echelon bij eene landing (dat zijn de troepen, die als het ware in den eersten gang der landingssloepen op het strand kunnen worden gezet) hoogstens 5000 man bedraagt. Die aanvallende troepen bestaan nagenoeg uitsluitend uit infan-

terie en hebben het hard te verantwoorden, indien zij moeten optornen tegen eene macht van gelijke sterkte, die over het geheel in veel gunstiger toestand verkeert; de aanvaller toch moet volkomen ongedekt naderen, bovendien eerst een tijd lang door het water baden en later het mulle zand betreden, terwijl de verdediger gedekt achter de duinen is opgesteld, op het gunstigste tijdstip een flankaanval kan uitvoeren, en desnoods een bajonetaanval verricht, op het oogenblik dat hij daartoe het meest geschikt acht.

Om het voordeel aan zijn kant te krijgen, zendt wel is waar de aanvaller uit zijn schepen een regen van projectielen naar de duinen, maar dit vuur heeft alleen dan veel uitwerking, als de verdedigingsmaatregelen onoordeelkundig genomen zijn; verder moet het verminderen naarmate de landingssloepen het strand naderen, omdat anders ook deze daarin zouden komen, en het moet geheel ophouden, indien de beide partijen dicht bij elkander zijn gekomen. Verder laat de aanvaller zoo spoedig mogelijk een 2e, een 3e echelon en zoo vervolgens aan land brengen, doch daarmee gaat een niet onaanzienlijke tijd verloren, en indien het eerste echelon inmiddels niet een voorloopig houbare stelling heeft kunnen veroveren, dan worden de volgende echelons niet afgezonden en is de landing mislukt.

Uit deze korte beschrijving blijkt m. i. duidelijk, van hoe groot belang het is, dat de verdediger op het landingspunt al dadelijk een zoo groot mogelijk aantal troepen in het gevecht kan brengen; en men gevoelt als het ware, hoezeer het voor dezen te betreuren is, indien hij daar niet kan verschijnen met eenige sloepenrammen, waarvoor elk snelloopend, weinig diepgaand vaartuig met eenigszins stevigen boeg kan dienen. Deze kleine rammen hebben van de groote vijandelijke schepen alleen vuur te vreezen; een vuur, dat op snel bewegende doelen bijna geen treffkans heeft, en niet eens meer kan worden afgegeven, als de rammen, dood en verderf verspreidende, op de landings-sloepen inloopen en er eenige in den grond boren! Doch dit is alleen mogelijk, indien in de onmiddellijke nabijheid van het landingspunt de gelegenheid bestaat, om aan de bedoelde vaartuigen een veilige, aan vijandelijk vuur onttrokken, ligplaats

te geven, vanwaar zij onverhoeds te voorschijn kunnen komen.

Ofschoon wellicht vele particuliere stoombootjes van onze benedenrivieren als sloepenram bruikbaar zijn, zoo komt het mij toch wenschelijk voor, om voor dit doel afzonderlijke vaartuigen te bouwen, die ook als stoombarkas dienst kunnen doen. Die vaartuigen zal men gemakkelijk een 12 mijls vaart kunnen geven; sommige torpedobooten bereiken wel het dubbele. Een 12 mijls vaart brengt zulke vaartuigen binnen 5 minuten uit de ontworpen binnenhaven van Scheveningen in het ruime sop; indien we daarom zulke vaartuigen eens bezitten en blijken geven, dat we het nut daarvan, in verband met torpedobooten, goed inzien, zoo zal de vijand, die op dit voor ons zoo gevaarlijke punt wil landen, genoodzaakt zijn, maatregelen te nemen om het uitloopen te beletten. Daartoe is noodig, dat hij de haven inloopt of dicht voor de monding met overmacht stelling neemt; het eerste kan hij niet wagen, want hij weet niet of hij wellicht overmacht zal ontmoeten, dan wel of er misschien geen oorlogsvaartuigen in liggen en in dat geval, of hij op versperringen en torpedo's zal stuiten; het tweede zal dus wel worden gekozen. In elk geval mist zijne landing het denkbeeld der verrassing, een der voornaamste factoren om die te doen gelukken, terwijl een niet onaanzienlijke macht aan vaartuigen van geringen diepgang moet worden medegevoerd.

Misschien zal men mij tegenwerpen, dat de vaartuigen des verdedigers, terwijl zij in de binnenhaven wachten op het sein dat ze naar buiten roept, door het vijandelijke vuur vernietigd zullen zijn, voor zij aan den strijd deelnemen. Deze opmerking houdt, geloof ik, geen steek, omdat de binnenhaven eene ligplaats oplevert, bijna volkomen onttrokken aan het vijandelijke vuur. De buitenste rij duinen ligt 16 M. boven AP. en onttrekt de haven grootendeels aan het gezicht uit zee, en dit beteekent tegenover vuur uit schepen reeds niet weinig. Van nog veel meer belang is echter de dekking, welke de W. kaaimuur oplevert, die zich ruim 4 M. boven hoog water zal verheffen, en daardoor alleen reeds absolute dekking verschaft aan smalle vaartuigen, zooals die waarvan hier sprake is, tegen het vuur van uit het geschut, dat schepen gewoonlijk voeren, n.l. kanonnen.

Acht men soms die dekking niet afdoende, dan kan men ze nog vermeerderen door verhooging van de kade met een zandwal, aan de bovenzijde steunende tegen met zand gevulde korven, haringtonnen enz. Mochten de vijandelijke schepen bij uitzondering eenige mortieren medevoeren, dan nog zal men zulk een dekking meer dan voldoende kunnen noemen; de juistheid van dit worpvuur is uit den aard der zaak al bijzonder gering.

Het gevaar begint daarom eerst bij het verlaten der binnenhaven; het kan dan werkelijk ernstig zijn, indien de aanvaller tegenover den havenmond stelling heeft genomen en een krachtig vuur op de uitlopende vaartuigen onderhoudt. Dit stelling nemen is echter ook voor den vijand niet zonder gevaar tegenover de offensieve torpedo's van den verdediger, en verder blijft het een feit dat de trefkans, vooral uit schepen, op zeer laag liggende, snel bewegende doelen zeer gering is; ik ben dan ook ten volle overtuigd, dat het commando van een sloepenram voor vele zeeofficieren volstrekt niet ongebeerlijk zal zijn. Zulke vaartuigen, evenals de torpedobooten, welke het uitloopen der rammen gemakkelijk moeten maken, zijn de incarnatie van het offensief, en een ieder weet hoe gunstig dat op het moreel van den mensch werkt.

Indien de haven van Scheveningen in later tijd met andere waterwegen in gemeenschap mocht komen, zal oostwaarts een sluis moeten worden gebouwd; plantst men deze zoo ver mogelijk landwaarts in, en maakt men ze wijd genoeg, dan verkrijgt men het voordeel van een grooter aantal marinevaartuigen gedeekt te kunnen bergen en — wat in sommige gevallen zeer belangrijk kan worden — den terugtocht van een gedeelte beter te verzekeren. Bij den eerst te verwachten toestand kunnen de sloepenrammen en torpedobooten alleen zuid- of noordwaarts over zee ontkomen, en hierop zal men niet te veel mogen rekenen.

Alles bijeengenomen geloof ik gerechtigd te zijn tot de gevolgtrekking, dat door den aanleg van de ontworpen haven in elk geval het voordeel zoude worden verkregen, dat een der factoren voor het gelukken eener landing op het voor ons meest gevaarlijke punt der Z. Hollandsche kust, n.l. de ver-

rassende uitvoering, verloren gaat; een voordeel dat, men moet het erkennen, niet groot is, indien men vooraf overtuigd is dat nergens eene landing zoo zeer gevreesd moet worden als hier. Dan blijft echter nog altijd dit over, dat de vijand eene niet on aanzienlijke macht zal moeten afzonderen, om aan onze torpedobooten en sloepenrammen, mogelijk zelfs aan monitors en ram-monitors, het uitloopen te beletten. Het aanwijzen van die scheepsmacht kan reeds een niet te verwerpen bezwaar opleveren, wat duidelijk blijkt indien men bedenkt, dat ook blokkade-eskaders noodig zijn tegenover den Helder, bij IJmuiden, bij den Nieuwen Maasmond en bij het Goereesche gat, om niet te spreken van de Zeeuwsche stroomen.

Tegenover deze voordeelen voor den verdediger staan echter veel grootere nadeelen. Betrekkelijk gering moge het eerste nadeel zijn, dat de aanvaller, wien het gelukt is om aan een of twee echelons vasten voet te verschaffen in de nabijheid der haven, van deze gebruik zou kunnen maken om zijn paarden en artillerie-voertuigen te ontschepen, welke hij anders met vloten en dergelijke vaartuigen aan den wal moet brengen; van meer belang is zeker het tweede, n.l. de omstandigheid, dat wij, door den aanleg dezer haven, verplicht zullen worden, meer torpedobooten en sloepenrammen aan te schaffen, te onderhouden en te bemannen dan zonder die haven noodig zouden zijn, omdat de meeste dier vaartuigen met hunne bemanning vermoedelijk spoedig geheel voor de verdediging verloren zullen gaan.

Doch het voor ons grootste nadeel der haven ontstaat ná eene gelukte landing, niet alleen bij Scheveningen, maar op elk ander punt der Zuidhollandsche kust. Dan toch zal de vijand Amsterdam moeten aanvallen, zijnde de verovering dezer stelling het einddoel van zijn streven; om dezen aanval tot een goed einde te brengen is het bezit eener haven voor hem van onschatbare waarde, in het bijzonder met het oog op den aanvoer van het noodige zware geschut en vooral voor eene geregelde munitie-aanvulling. Deze stelling, welke het cardinale punt mag worden genoemd van alle beschouwingen,

welke over den invloed van de haven op de landsverdediging kunnen worden geleverd, wil ik eenigszins uitvoerig toelichten.

Zal de vijand met eenige kans op goeden nitslag de forten kunnen aantasten, welke thans om Amsterdam worden gebouwd, dan moet hij vooreerst het noodige belegeringsgeschut aanvoeren. Hoeveel zware kanonnen en mortieren daarvoor noodig zullen zijn, is moeilijk vooruit te zeggen; tot bepaling van de gedachten wil ik meedeelen, dat tegenover de ouderwet-sche vesting Straatsburg de Duitschers, van 10—19 Sept. 1870 174 à 224 stukken in batterij hadden, waarvan gemiddeld 36 stukken van 15 cM. en 60 stukken van 12 cM. Nu weegt een kanon van 15 cM. ruim 3000 KG., en de affuit nog 1650 KG.; voor het kanon van 12 cM. bedragen die getallen respectievelijk ruim 1400 en 1500 KG., zoodat de 96 zware kanonnen, zoo even bedoeld, te zamen een gewicht hebben van ruim 340.000 KG.; dit cijfer klimt zeker tot een half millioen, indien men de mortieren en lichtere kanonnen in rekening brengt.

Dit respectabele gewicht aan vuurmonden met affuiten moet, indien de aanvaller niet over een haven kan beschikken, door middel van vloten of vaartuigen op het strand gebracht en daarna vervoerd worden tot den meest nabij gelegen spoor- of tramweg, van waar het verder naar de belegeringsparken om Amsterdam kon worden overgebracht. Dat zulk een vervoer geen geringe moeite zal opleveren, zal ik wel niet behoeven uit te werken; maar het is toch nog maar een kleinigheid, wanneer men het vergelijkt met den aanvoer der munitie; dit zal het best blijken, indien we bij het tot voorbeeld gekozen beleg van Straatsburg blijven. Daar werden, gedurende de aangehaalde dagen van 10—19 Sept. 1870, per dag gemiddeld 5800 schoten gedaan, hetgeen neerkomt op 29 per etmaal of weinig meer dan slechts 1 schot per uur uit elk der 200 vuurmonden, welke in batterij stonden. Nu weegt elk projectiel met de lading van een kanon van 15 cM. ongeveer $37\frac{1}{2}$ KG. en van 12 cM. 20 KG.; voor 36 vuurmonden van de eerste en 60 van de laatste soort moet dus worden aangevoerd een gewicht aan munitie van 74.000 KG. elken dag, een cijfer, dat zeker tot 100.000 KG. per dag klimt, indien men ook

de munitie voor de lichtere kanonnen en de handvuurwapens in rekening brengt. Dat dit cijfer niet overdreven is, wordt bewezen door de ervaring; de voor Straatsburg in het geheel verschoten munitie had een gewicht van meer dan vier millioen kilogrammen.

Ik acht het onnoodig nog langer hierbij stil te staan, en eene schildering te geven van de enorme bezwaren om zonder haven over zee elken dag zulk een ijzer- en kruitmassa aan land te brengen. Indien, zooals op onze kusten zoo herhaaldelijk voorkomt, de natuur ons een handje wil helpen, dan loopt de aanvaller van Amsterdam gevaar, eenige dagen zonder munitie te zitten; een nadeel zóó groot, dat alom wordt voorgeschreven, het geschutvuur bij een beleg eerst dan te openen, wanneer de geregelde munitie-aanvoer volkomen verzekerd is.

Is daarentegen de aanvaller in het bezit van een haven, dan vervallen al deze bezwaren; dan kan hij daar zijn geschut, zijne munitie, zijne voertuigen, en zoo nodig ook proviand lossen; in het geval dat ons thans bezighoudt, zal hij den stoomtramweg van de Hollandsche spoorwegmaatschappij, die langs de haven loopt, zoo spoedig mogelijk herstellen, indien hij onbruikbaar mocht zijn gemaakt, en op gelijke wijze handelen met den spoorweg naar Amsterdam.

Een ander voordeel voor den vijand is, dat de haven hem de weder-inscheping veel gemakkelijker maakt, indien hij tot den terugtocht genoodzaakt mocht zijn, doch al te breed wil ik dat niet uitmeten. Het zoo even besprokene is de hoofdreden, waarom schatten zijn besteed aan verdedigingswerken, waardoor de havens van het Nieuwe Diep, van IJmuiden enz. in onze macht kunnen blijven. Om dezelfde reden — ofschoon niet alléén hierom — moet onze zeemacht meester op de Zuiderzee zijn; anders zou het den vijand mogelijk worden, van een der havens aldaar op de Oostkust van Noord-Holland voor hetzelfde doel gebruik te maken en eene landing in deze provincie te ontgaan. Hoe vreemd het bij den eersten oogopslag moge schijnen, men ziet hieruit, dat de stelling Amsterdam niet alleen in den omtrek der fortelinie moet worden verdedigd, doch ook aan het Vlie en het Nieuwe Diep, aan den Maasmond, te Helle-

voetsluis en bij Willemstad; en na voltooiing der haven van Scheveningen zal dit ook hier moeten geschieden.

Vergelijkt men de voordeelen, welke deze haven den verdediger oplevert voor het afslaan van eene landing, met de zooeven geschetste nadeelen, dan blijkt spoedig dat, jammer genoeg, de laatste verre de overhand hebben. Het omgekeerde zou plaats vinden, indien de voordeelen even weinig problematiek waren als de nadeelen; m. a. w. indien de nieuwe haven, in verband met IJmuiden en den Maasmond, landingen op de kust van Zuid-Holland zoo goed als onmogelijk zou maken. Maar dit zal wel niemand beweren, en ligt ook niet opgesloten in hetgeen ik straks daarover in het midden bracht; daarentegen zijn de nadeelen slechts al te zeker, en de slotsom moet dus zonder eenigen twijfel luiden, dat eene haven te Scheveningen — alles wel overwogen — nadeelig is voor de landsdefensie.

Dit zoo zijnde, moet naar middelen worden uitgezien om de nadeelige overmaat te neutraliseeren en zelfs, indien mogelijk, in een blijvend voordeel te veranderen. Het neutraliseeren alleen zou plaats hebben, indien er een middel kon worden aange-wezen, om de gansche haven bij het uitbreken van een oorlog, of liever bij dreigend landingsgevaar, als het ware van de aarde te doen verdwijnen. Zulk een middel is dan ook voorgesteld: men wilde de hoofden vernielen door middel van schietkatoen, in welk geval 200 ton van deze stof noodig zouden zijn.

Tegen dit voorstel kunnen verschillende bezwaren worden geopperd. Ofschoon schietkatoen in ons land een in de practijk vrij onbekend praeparaat is, en daarom tegen de bewaring daarvan — gedachtig aan de groote onheilen, welke het voor 20 à 25 jaren heeft veroorzaakt — bedenkingen zouden kunnen worden geopperd, niet het minst om de concurrentie aan welke de badplaats het hoofd moet bieden, zoo wil ik deze hier niet aanvoeren, omdat men in Engeland deze bezwaren niet meer acht, nu beweerd wordt dat het schietkatoen, na met water te zijn doortrokken, zijn eigenschappen behoudt en zonder gevaar behandeld kan worden.

Ook wil ik aannemen, dat bij de vervaardiging de noodige mijnkamers in de hoofden worden uitgespaard, en dat, indien de mijnen springen, in korten tijd de vaargeul in de buitenhaven geheel verzand zou zijn, wat echter nog niet bewezen is. Zelfs bij al die gunstige omstandigheden acht ik de uitkomst verre van verzekerd, en ware dit het geval: vernielde men dus de haven in den grond, dan zou men zich dit later in hooge mate beklagen; twee uitspraken, welke op de volgende overwegingen berusten.

Om te zorgen, dat de haven niet vernield zal worden indien eene naburige mogendheid vermoedelijk met ons in oorlog zal geraken, behoeft deze, bij het bestaan eener gespannen verhouding, slechts de verklaring af te leggen, dat zij het laden der mijnkamers in de havenhoofden als een casus belli zal beschouwen. Bij het uitbreken van den oorlog vertoont zich dan verder voor de haven eene scheepsmacht, groot genoeg om onze marine in ontzag te houden en men kan er zeker van zijn, dat in dit geval de mijnkamers — waarin zooals men weet 200 ton schietkatoen moet worden gebracht en welke ladingen daarna opgestopt moeten worden — niet gereed zullen komen.

Doch zelfs, al ware dit anders, dan nog twijfel ik er aan of de ladingen werkelijk zouden worden ontstoken. Immers, wanneer zal het bevel worden gegeven om de mijnen te ontsteken en wie zal dit doen? Het staat hiermede als met de vaste spoorwegbruggen over onze rivieren, welke m. i. ook niet altijd vernield zullen worden als het noodig is, een der redenen, waarom ik sperforten als een onmisbaar complement van de Nieuwe Hollandsche Waterlinie beschouw. Men stelle zich de enorme verantwoordelijkheid eens voor van den persoon, die het sein tot ontsteking der mijnen moet geven! Schatten zullen op zijn bevel in een oogenblik worden vernield; hij zal dus wachten, totdat de noodzadelijkheid gebiedend aanwezig is. In het geval dat ons bezighoudt, kan het zeer moeilijk te onderscheiden zijn, of de schepen, welke zich aan den gezichteinder vertoonen, al dan niet een landingsleger begeleiden en of het op de Zuid-Hollandsche kust is gemunt of niet; in elk geval

zal dus worden gewacht, totdat eene landing bij Scheveningen of elders in Zuid-Holland wordt verricht. Maar dan loopt men ook gevaar, dat van de geheele vernieling niets komt; er kunnen gebreken zijn in de electriche geleiding en zelfs kan een geringe, bij verrassing aan land gebrachte, vijandelijke macht het geheele plan doen mislukken.

Eene goede voorbereiding verschaft alzoo in dit geval nog volstrekt geen zekeren waarborg tegen mislukking. Doch al ware dit anders, dan nog zou ik den maatregel afkeuren, niet uit het oogpunt der defensie, maar in het welbegrepen belang der handelaars en nijveren. Hoe deze er zich bij kunnen neerleggen, dat geen uitvoering wordt gegeven aan het artikel der Vestingwet, waarbij het bouwen van sperforten bij de voornaamste spoorwegbruggen wordt bevolen; en hoe het mogelijk is, dat er stemmen zijn opgegaan om in oorlogstijd de haven van Scheveningen als het ware van de aarde te doen verdwijnen, liever dan er een verdedigingswerk bij te bouwen, is een raadsel, alleen te verklaren door volmaakte onbekendheid met militaire zaken, of door aan te nemen dat de lange vrede, dien we genieten, velen onvatbaar heeft gemaakt voor het denkbeeld van een oorlog. Immers, nauwelijks is deze geëindigd, op welke wijze dan ook, of men zal met verdubbelden aandrang om goede verkeerswegen voor den handel en de nijverheid vragen; maar M. H., die zal niemand U kunnen verschaffen, want er zullen maanden verloopen, en honderdduizenden zult gij moeten betalen, om Uwe spoorwegbruggen te herstellen, die in de rivieren moesten worden geworpen omdat er geen sperforten waren, en om U een nieuwe haven bij Scheveningen te bezorgen, welke gerasceerd werd, omdat zij anders den vijand al te veel voordeelen zou hebben opgeleverd.

Daarom is het juist in het belang van handelaars en nijveren, naar middelen te zoeken, waardoor de militaire eischen worden bevredigd, zonder dat de Opperbevelhebber van het leger genoodzaakt zal zijn tot slooping van vele kunstwerken, waaraan schatten en jaren arbeid zijn besteed; en tot die middelen behoort hier eene versperring der haven, welke eerst wordt uitgevoerd, nádat zij het voordeel heeft opgeleverd dat ik straks ver-

meldde; eene versperring, die wellicht op de volgende wijze tot stand zou kunnen worden gebracht.

Zooals reeds werd opgemerkt, wil ik de W.-kade der binnenhaven bestemmen om aan de torpedobooten en sloepenrammen een veilige ligplaats te bezorgen. Tegen de nog overblijvende kaden zou ik schuiten willen leggen; op den bodem daarvan komen een paar ladingen buskruit; verder worden zij bij tijds vol duinzand gereden, doch zoodanig dat zij bij eb nog drijvende blijven. Op het oogenblik dat de torpedobooten en sloepenrammen de haven hebben verlaten om zich op het blokkade-eskader en den landenden vijand te werpen, en zoodoende geheel 's vijands aandacht tot zich trekken, zakken de met zand gevulde schepen naar de buitenhaven en den toegang naar de binnenhaven af en verdeelen zich daar; blijkt het dat de landing is gelukt, dan ontsteekt men de buskruitladingen en de schepen zinken in de diepte. Dat het opruimen van die schepen nog al tijd zal kosten, zal wel geen betoog behoeven; ten overvloede wijs ik op een bericht in de *Illustration* van 11 Juli jl., waarin wordt medegedeeld dat voor het opruimen van een gezonken baggermachine in het kanaal van Suez 12 dagen noodig waren. Zelfs na vernieling der schepen met springmiddelen moet het zand nog met den baggerheugel worden verwijderd. Op deze wijze behoeft de haven niet te worden vernield, en de zekerheid tot bereiking van het doel is ongeveer even groot.

Toch zou men verkeerd doen, indien men hieruit de gevolgtrekking maakte, dat den vijand op die wijze het gansche voordeel der haven met zekerheid ontnomen zou worden. Vooreerst toch is het moeilijk, die zandschepen geheel aan 's vijands vuur te onttrekken, en wellicht zullen er dus verscheidene te vroeg en op eene verkeerde plaats te gronde gaan; ook de ontsteking der ladingen op den bodem kan mislukken; kortom, verscheidene omstandigheden zouden oorzaak kunnen zijn, dat het plan niet behoorlijk ten uitvoer werd gebracht. En bij een zoo ernstige zaak als deze moeten alle maatregelen worden genomen, welke strekken kunnen om de kansen van mislukking geheel op te heffen of ten minste tot een minimum te brengen. Er ligt

diepe waarheid in de woorden, welke een inzender in het *Dagblad* aan Napoleon I toeschrijft, n.l. dat de militaire wetenschap bestaat, vooreerst in het nauwkeurig berekenen van alle kansen voor en tegen, en ten tweede in het stellen van een scherp afgebakende, bijna mathematisch zuivere grenslijn aan het toeval; om die reden zou het in dit geval onverantwoordelijk zijn, zich te bepalen tot maatregelen, welke aan wisselvallige kansen van slagen blootstaan.

Het zal dus noodig zijn te zorgen, dat bij het openen der haven ook de middelen bestaan, welke, in verband met, en zelfs zonder de zoo even genoemde versperring met zandschepen, de *zekerheid* — zooveel zekerheid in den oorlog mogelijk is — verschaffen, dat den eenmaal gelanden vijand het gebruik der haven voor zeer langen tijd zal worden ontzegd, en die zekerheid kan alleen worden verschaft door een fort.

Hoe moet dat fort worden ingericht om aan het doel te beantwoorden, en hoeveel zou het moeten kosten? Mij dunk, die vragen hoor ik in de eerste plaats stellen. Moet het voorzien worden van kostbare pantseringen, en is daarvoor 2½ miljoen noodig, of kan men met een aanzienlijk geringere som volstaan?

Deze vragen te beantwoorden, op eene wijze die aan grondigheid niets te wenschen overlaat, is mij volstrekt onmogelijk, en mijne hoorders zullen zich dus tevreden moeten stellen met eenige aanwijzingen en analogieën.

Het doel, waarmee het fort moet worden aangelegd, zou blijkbaar bereikt zijn, indien den vijand wordt belet, om de versperringen in de haven op te ruimen en, indien deze geheel of ten deele mislukt mochten zijn, gebruik van de haven te maken. Deze eischen worden vervuld, zoo lang men uit het fort onuitdoofbaar vuur in de haven kan brengen. Doch met eenige meerdere kosten kan men het werk zoodanig inrichten, dat het de blokkadeschepen op een eenigszins eerbiedigen afstand kan houden en ook vuur brengen op de landingssloepen, indien de vijand het mocht wagen, Noord- of Zuidwaarts in de nabijheid, eene landing te beproeven. Zulk een fort te laten bestaan

uit een aardewerk, omringd door eene diepe en met muurwerk bekleede gracht om het stormvrij te maken, is — hoe jammer ook — waarschijnlijk onvoldoende; want ofschoon bij het bombardement der haven van Sfax in Tunis door de Fransche marine, en bij dat der batterijen van Alexandrië door de Engelsche vloot, is gebleken, dat het direct geschutvuur uit schepen betrekkelijk weinig schade veroorzaakt, zoo kan tegenover een enkel fort bij Scheveningen de vijandelijke scheepsmacht een zoo krachtig en aanhoudend vuur afgeven, dat het verblijf op den open wal totaal onmogelijk is te achten. Dit wil echter nog niet zeggen, dat het noodig zal zijn een tweede Harssens of IJmuiden te bouwen; het eerstgenoemde dezer forten moet niet alleen den mond van de haven van het Nieuwediep afsluiten, doch is ook bestemd om den vijand het verblijf op de zeer breede reede onmogelijk of ten minste gevaarlijk te maken, waarom het bewapend is met vier kanonnen van zoo zwaar kaliber als nergens elders in ons land voorkomen; voor die vier kanonnen zijn twee draaiende koepels noodig. Bij IJmuiden, waar de toegang ligt naar het Noordzeekanaal, waarvan het bezit voor den vijand, zooals ik aanstonds zal aantoonen, van het uiterste gewicht is indien hij Amsterdam wil bemachtigen, heeft men het noodig geoordeeld, verscheidene kanonnen van 24 cM. van groote lengte in vaste pantserstanden te plaatsen, om den toegang tot de haven aan zwaar gepantserde schepen te kunnen ontzeggen.

In hoeverre men het fort a/d Nieuwen Maasmond als punt van vergelijking zou kunnen nemen, is niet gemakkelijk te beslissen; heeft men gemeend, daarbij eveneens te moeten rekenen op het tegenhouden van pantserschepen van vrij grooten diepgang, of niet? Met het antwoord op deze vraag hangt *eenigszins* — ik druk op dit woord — samen, of een fort bij Scheveningen evenveel zou moeten kosten, dan wel voor eene geringere som gebouwd zou kunnen worden. Hoe dit zij, zeer veel verschil zal er niet kunnen bestaan; want verreweg de meeste factoren, waardoor de kosten als het ware worden bepaald, zijn zoowel bij Scheveningen als te IJmuiden en aan den Nieuwen Maasmond aanwezig. En aangezien het fort bij IJmuiden bijna 18½ en dat

a/d Nieuwen Maasmond $17\frac{1}{2}$ ton heeft gekost, zoo zal men zuinig te werk moeten gaan, om bij Scheveningen met b. v. 15 of 16 ton een bruikbaar werk te bouwen. Voegt men daarbij nog de eischen voor bewapening enz.; bedenkt men verder dat een viertal spartorpedobooten te zamen 2 ton, een twaalfstal sloepenrammen allicht 3 à 4 ton kosten, terwijl dan van personeel nog geen sprake is, dan nadert men al spoedig het cijfer van $2\frac{1}{2}$ millioen, dat aan den concessionaris is opgegeven.

Ten einde aan die leden en geïntroduceerden in deze vergadering, welke niet met versterkingen en de onderdeelen daarvan bekend mochten zijn, eenig denkbeeld te geven waar het fort bij voorkeur zou moeten worden aangelegd, zoo mede van de wijze, waarop het zou kunnen worden ingericht, heb ik zulk een werk op groote schaal vervaardigd, dat gedeeltelijk een open bovenbatterij bevat, gedeeltelijk toelaat om eenige kanonnen en mortieren in kazematten, de eerste desnoods bovendien achter een licht pantser te plaatsen, terwijl eindelijk drie kanonnen in sterk gepantserde kazematten staan met pantserschietgatsluiting, ingericht naar het nieuwste Fransche model. Daarenboven stel ik eenige koepels en andere dan de door mij toegepaste gepantserde kazematten ter bezichtiging. (1)

(1) Deze teekeningen worden bij het verslag niet overgelegd, omdat zij slechts dienden voor het hierboven genoemde doel. De in de vergadering gegeven uitvoerige verklaring blijft daarom eveneens achterwege.

Daarentegen is op de schets (Pl. I) wèl de plaats aangeduid, waar de spreker het fort zou willen aanleggen. Die plaats is zoo dicht mogelijk bij het strand gekozen, ten einde de uitwerking van het fort op landingssloepen zoo krachtig mogelijk te maken; voor dit doel werd verder voorgesteld, den buitensten duinrand, ter lengte van 1 KM., glacisgewijze tot op het strand af te graven (A. B. C. en D. E. F.).

De lijn G. H. K. stelt den verboden kring voor, buiten welken, volgens de bestaande Wet, alto gebouwen mogen worden opgericht; daaruit blijkt dat bijna het geheele terrein van de haven tot aan Scheveningen als bouwterrein bruikbaar blijft, wat niet het geval zou zijn, indien het fort meer Noordelijk werd geplaatst.

Ik kwam zoo even tot het besluit, dat de verdediging van de haven bij Scheveningen voor Marine en Oorlog te zamen allicht 2 á 2½ millioen zou vorderen, doch daaruit volgt nog niet, dat die som geheel door den concessionnaris zou moeten worden betaald. Dit toch hangt m. i. uitsluitend af van het antwoord op de vraag, in hoeverre eene alzoo versterkte zeehaven aan de landsdefensie ten goede zou komen en deze vraag zal ik daarom trachten, thans eerst te beantwoorden.

Dezelfde vraag stelde de Haagsche afgevaardigde, de heer Sluiter, bij de interpellatie van zijn medeafgevaardigde, den heer Schimmelpenninck, op den 10 November j.l. „Wanneer” zoo sprak de heer Sluiter „verdedigingswerken zullen worden daargesteld, dan zal men in oorlogstijd een open haven hebben in verdedigbaren staat, zooals te IJmuiden en aan den mond van de Maas, en zou zoodanige haven niet een groot nut voor de defensie kunnen aanbrengen? Wanneer ik naga hoe, vooral in de laatste jaren, de kustverdediging groote wijziging heeft ondergaan, zoodat zij totaal van aard is veranderd — ik behoef nauwelijks te zeggen, dat ik doel op de thans beoogde verdediging met torpedo's — dan mag ik die vraag bevestigend beantwoorden. De afstand van de haven te IJmuiden tot aan den Maasmond is 60 K. M. De kleine torpedobooten kunnen niet ver buiten de haven gaan, omdat zij bij stormweer spoedig moeten binnenloopen, de grootere zijn wel geschikt om zee te bouwen, maar zij hebben een eng logies voor de equipage en kunnen slechts een kleinen kolenvoorraad bergen; eene vluchthaven tusschen de twee door mij genoemde, tamelijk ver van elkander gelegen punten, ook ten dienste van kleine observatie-vaartuigen, zou m. i. dus voor de verdediging van groot belang zijn.”

Op grond daarvan achtte die afgevaardigde het dan ook billijk, dat het Rijk in de kosten van de uit te voeren werken zou deelen.

In deze weinige woorden ligt naar mijn bescheiden meening veel waarheid. Tot toelichting van dit oordeel herinner ik dat, indien mijne beschouwingen van heden avond juist zijn, Scheveningen in den bestaanden toestand voor ons het gevaarlijkste

landingspunt moet worden geacht, en dat de haven de oorzaak zal zijn, dat de vijand wordt gedwongen om een blokkade-eskader meer af te zonderen dan anders noodig is. Is de haven afdoende versterkt, dan verdwijnen niet alleen de voordeelen welke de vijand daaruit voor den aanval op Amsterdam zou kunnen trekken, doch dan wordt tevens een landing in de nabijheid van Scheveningen nagenoeg ondenkbaar. Vooreerst staan n.l. de transportschepen, zoomede het blokkade-eskader, bij de voorbereiding en gedurende de landing, bloot aan het kanon- en mortiervuur uit het fort, en ten andere moet de vijand verdacht zijn op torpedobootten en sloepenrammen, welke in grooten getale plotseling te voorschijn kunnen komen, gezwegen nog van andere oorlogsvaartuigen. Zal hij al die bezwaren geringer achten dan de voordeelen, welke ik straks beschreef? Ik geloof het niet; daarvoor staat mij de vrees borg, welke zelfs bij vredesoefeningen voor de torpedobootten wordt waargenomen en welke in sommige der jongste oorlogen de grotere oorlogschepen als het ware werkeloos heeft gemaakt.

De invloed eener versterkte haven doet zich alzoo in de eerste plaats in de onmiddellijke nabijheid daarvan gevoelen; doch niet alleen hiertoe bepaalt zij zich, zooals uit de volgende redeneering gemakkelijk is af te leiden. De versterkte Maasmond ligt op niet meer dan 20 K.M. afstand van de ontworpen haven, terwijl, zooals ik straks opmerkte, het front van een aanzienlijk landingsleger 8 à 10 K.M. bedraagt. Indien dus de vijand tusschen Scheveningen en den Hoek van Holland wil landen, dan zijn zijne vleugels hoogstens 5 à 6 K.M. verwijderd van de punten waar wij eene zeemacht vereenigd kunnen hebben, een afstand die bij een 12 mijlsvaart in 15 à 20 minuten wordt doorloopen. Die geheele kuststrook wordt daardoor een gevaarlijk landingsterrein; de zoo even genoemde torpedoboottenvrees toch zal de blokkade-eskaders — althans de groote schepen daarvan — op eenigen afstand doen blijven van de havens; daardoor zullen onze torpedovaartuigen en sloepenrammen, om rechts of links uit te wijken, slechts met kleinere vaartuigen in de nabijheid hebben te strijden, en zoo ontstaat de kans dat zij aan weerszijden op het landingspunt verschij-

nen. Die kans moge niet groot zijn, zij bestaat; en dit is reden genoeg voor den aanvaller, die vooral bij eene landing toch reeds op zooveel ongunstige kansen moet rekenen, om de bedoelde kuststreek te mijden. Deze mag daarom niet geheel worden ontbloot, want we zouden ons daardoor onaangename verrassingen kunnen bezorgen; men kan echter de bezetting daar verminderen en dus elders versterken, wat, zooals we hebben gezien, van veel belang is, zoodat het voordeel zich dan vooral benoorden Scheveningen laat gevoelen. Acht men ook die vermindering gevaarlijk, welnu dan is niet de kust benoorden, maar bezuiden Scheveningen de winnende partij: winst is er in elk geval. Men zou met eenig recht kunnen beweren, dat de kust bezuiden het N.-Z. kanaal, welke thans ter lengte van 60 K.M. overal bedreigd wordt, door eene versterkte haven van Scheveningen wordt teruggebracht tot eene van 40 K.M., terwijl het andere derde gedeelte slechts bewaakt behoeft te worden.

Eéne opmerking moet men echter daartegenover stellen. Mogelijk blijft het, dat het versperren der haven mislukt; mogelijk ook dat het fort door verrassing b.v. spoedig in 's vijands handen valt. Stapelden deze ongelukken zich op elkander, dan zou ten slotte de haven, in weerwil van de daarbij aangelegde versterking, nog een nadeel voor de defensie blijven; maar een zoo groote vereeniging van rampspoeden is moeilijk aan te nemen, en er kunnen zeer afdoende maatregelen worden genomen, om vooral het laatste te voorkomen.

Op den voorgrond stellende, dat alzoo een versterkte haven van Scheveningen, behalve in het geval van buitengewonen rampspoed, voor de kustverdediging voordeel afwerpt, terwijl het daaraan verbonden nadeel door het fort wordt opgeheven, wil ik nu trachten de vraag te beantwoorden — zij het ook niet in ronde cijfers — in hoe verre de kosten voor de defensie door de Departementen van Marine en Oorlog zouden moeten worden gedragen.

De eenvoudigste oplossing van dit vraagstuk zou natuurlijk zijn, dat alle kosten voor defensie op den Staat komen. Dit

stelsel is in de reeds genoemde kamerzitting voorgestaan door den Amsterdamschen afgevaardigde, den heer Dirks, die zich omtrent deze kwestie op de volgende wijze uitliet:

„Bij den aanleg van het Noordzeekanaal, aan welks tot stand-koming ik een werkzaam aandeel genomen heb, waren derge-
„lijke voorwaarden" d. z. eischen voor de defensie „onbekend.
„De concessie van dat kanaal luidde in art. 18 als volgt:
„„De kosten, welke bij den aanleg der werken in het belang
„„van 's Rijks verdediging geëischt worden, komen ten laste
„„van den Staat.”” „Wanneer nu de kosten bij de Schevening-
„sche haven voor rekening van den Staat konden komen, zou
„slechts op het beginsel van het kanaal van IJmuiden gehan-
„deld moeten worden, gedachtig aan den regel: gelijke monni-
„ken, gelijke kappen, en ook ieder bezwaar te Scheveningen,
„evenals voor IJmuiden geschied is, zonder groote, misschien
„onoverkomelijke moeielijkheid voor den concessionaris wegge-
„nomen kunnen worden.”

„Ik ben" zoo vervolgde de spreker „zoo zeker van de juist-
„heid mijner stelling, ook bij andere publieke werken, dat ik
„in het algemeen zou wenschen mede te werken tot het tot
„stand komen van een algemeenen regel, dat alle militaire
„verdedigingswerken, noodig wordende als gevolg van behoor-
„lijk toegestemde werken van publiek nut, voor rekening van
„den Staat behooren te komen. Hiertegen zou inderdaad weinig
„bezwaar kunnen bestaan, daar de Regeering het in hare macht
„heeft de concessie niet te verleen, wanneer zij daartegen
„bezwaar maakt met het oog op de kosten der verdedigings-
„werken voor het Rijk. Daarom wensch ik den minister te
„vragen, waarom ter zake met twee maten zou worden gemeten.
„De bewoners van Scheveningen en 's-Gravenhage schijnen recht op
„gelijke aanspraken te hebben als die van IJmuiden en Amsterdam;
„de heer Hora Siccama niet minder dan wijlen de heer Jäger.”

Tegen deze redeneering, hoe logisch zij van het standpunt van den heer Dirks moge schijnen, zijn m. i. twee gegronde opmerkingen te maken. De eerste is, dat het spreekwoord: „gelijke monniken, gelijke kappen" hier niet kan worden toegepast, omdat de monniken volstrekt niet gelijk zijn. Want

al levert de versterkte haven van Scheveningen voor de defensie werkelijk de voordeelen op, welke er door mij in worden gezien — eene opinie, die wellicht straks met klem zal worden bestreden — dan nog komen zij in geen vergelijking met die, welke aan het Noordzeekanaal verbonden zijn. Of men die voordeelen in 1862, bij het verleenen der concessie, heeft ingezien of niet, is mij onbekend en doet niets ter zake; een feit is het, dat thans ten minste door elk militair wordt toegestemd, dat het Noordzeekanaal een onmisbare factor is in de verdedigingsstelling van Amsterdam. Uit de beschouwingen in den aanvang mijner voordracht gegeven, bij de vraag of de kust benoorden of bezuiden het bedoelde kanaal het meest werd bedreigd, kan dit feit zonder eenige moeite worden afgeleid. Zoolang toch het kanaal in onze handen is kan de stelling Amsterdam alleen worden ingesloten hetzij 1o. na den val der Nieuwe Hollandsche Waterlinie, *plus* eene landing in Noord-Holland; hetzij 2o. na *twee* landingen, de eene benoorden en de andere bezuiden het Noordzeekanaal. Ware dit kanaal er niet, de stelling ware dadelijk in te sluiten hetzij na ééne landing, onverschillig waar, hetzij na den val der Nieuwe Hollandsche Waterlinie alleen; het in de macht houden van het Noordzeekanaal is dus als het ware eene levensquestie voor Amsterdam.

Nu is het evenwel zeer goed mogelijk, dat de heer Dirks het niet zóó heeft gemeend; dat hij alléén heeft bedoeld wat hij verder uitwerkte, n.l. dat alle defensiekosten steeds door den Staat moeten worden betaald, indien eenmaal concessie is verleend. Zijn die kosten te hoog, dan verleent de regeering geen concessie.

Tegen dat denkbeeld moet m. i. groot bezwaar worden gemaakt, juist in het belang van handel en nijverheid. Hier o. a. geloof ik niet, dat de concessie verleend zou zijn geworden; de minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid schijnt toch niet zeer warm voor de zaak; en die van Marine en Oorlog stellen eischen, die tot 2½ miljoen kunnen worden uitgebreid; voeg daarbij het waarborgkapitaal, eischen voor verschillende kantoorgebouwen enz., en het lijdt daarom geen twijfel dat, voorloopig althans, de concessie niet zou worden verleend,

indien er eene Wet bestond, zooals de heer Dirks verlangt; de zoo zeer begeerde haven zou er — zeker niet komen. Alleen indien de regeering mocht blijven volharden in al hare eischen, is het uitzicht op tot standkoming zeker ook thans gering, en in dat geval ware het zeker beter geweest, indien zulk een Wet had bestaan, want dan had de Heer Siccama zich zeker veel moeite en vermoedelijk ook niet onaanzienlijke uitgaven kunnen besparen. Doch, indien de Haagsche bladen juist zijn ingelicht, hebben de ministers der defensie reeds te kennen gegeven dat, wanneer het landsbelang door dien haven-aanleg zou worden gebaat, de te maken versterkingen geheel of gedeeltelijk voor rekening van het Rijk zouden kunnen worden gedekt; en zoo zal ten slotte vermoedelijk de geestige Damas, naar wiens prettige causerie velen elken Zaterdagavond reikhalzend uitzien, juist hebben geoordeeld toen hij schreef: „Maar „ik stel mij voor, dat, evenals met den Hemel, ook met Oorlog „en Marine schikkingen zijn te treffen, waardoor aan beider „eischen en wenschen zou worden voldaan. De vindingrijkheid „onzer tijdgenooten, waar het middelen van vernietiging en „defensie geldt, is zoo groot, zoo ontzaglijk groot, dat ik niet „twijfel of eene oplossing zal gevonden worden, dragelijk voor „de grootsche onderneming, en toch bevredigend voor de „mannen der landsverdediging.”

Ook naar mijn gevoelen is dit, met eenigen goeden wil van alle zijden, mogelijk. Ik zeg opzettelijk van alle zijden, omdat naar ik vermeen de eischen van het Departement van Waterstaat, Handel en Nijverheid waarlijk niet over het hoofd mogen worden gezien, terwijl velen met mij van die zijde juist medewerking verwacht zullen hebben. Ik begrijp zeer goed, dat ik het kader mijner voordracht zou overschrijden, indien ik de haven uit het oogpunt van Handel en Nijverheid ging beschouwen, en ik zal mij daarvoor dan ook wel wachten — evenals voor de bespreking der mérites van het ontwerp — doch ik vraag vergunning om met een enkel woord, met de meeste bescheidenheid op te merken, dat eenige tegemoetkoming van die zijde zoo vreemd niet zou zijn, omdat toch vermoedelijk de waarde der haven wel niet gelijk nul of negatief zal zijn. Niet

gelijk nul, omdat het wel zeer toevallig zou zijn, indien hier, evenals op het Binnenhof, de evenaar precies in het huisje zou staan; niet negatief, omdat dan van het verleen en eener concessie, hoe bezwarend overigens ook, geen sprake kan zijn. Doch ik wil mij hierin niet verder verdiepen, en kom liever weer op mijn onderwerp terug, met de opmerking, dat ik het niet onredelijk zou vinden, indien bepaald werd, dat de departementen van Marine en Oorlog zooveel zouden bijdragen in de kosten voor de defensie, als uitgemaakt zou worden door een gemengde commissie, samengesteld uit geheel buiten de zaak staande personen. Het zou natuurlijk niet moeilijk zijn mij in de plaats dier commissie te denken en eene bepaalde som te noemen, doch wat waarde zou men mogen hechten aan zulk eene schatting? Steeds zal het moeilijk zijn een voordeel, zooals waarvan hier sprake is, in guldens uit te drukken; alleen zou ik de zoo even bedoelde commissie, indien ik er de macht toe had, op het hart drukken, om tegenover den concessionaris zoo liberaal te zijn, als in billijkheid slechts eenigszins te verantwoorden zou zijn.

Misschien zullen er onder mijne hoorders zijn, welke deze meening niet deelen. Hoe — zoo denken zij wellicht — begrijpt gij dan niet, dat op die wijze de begrotingen van Marine en Oorlog nog meer zullen stijgen, en dan nog wel door maatregelen en handelingen, welke de betrokken departementen liever zouden zien nalaten dan tot uitvoering komen? Is het u onbekend, dat elk jaar in de beide Kamers der Staten-Generaal een niet onaanzienlijk aantal leden tegen de begrooting van Oorlog stemmen, alleen — zooals zij zeggen — omdat het eindcijfer te hoog is? Hebt gij de discussies niet gevolgd, welke in de vorige week over de begrooting van het Departement van Marine zijn gevoerd, toen zelfs militaire specialiteiten den toestand der finantiën aangrepen als middel tot bestrijding van een wel is waar aanzienlijke verhooging, doch welke door den Minister en door bekwame beoordeelaars dringend noodig werden geacht om de Marine uit haar verval op te beuren? Hebt gij nooit vernomen welke klachten soms worden aangeheven tegen elke uitgave voor Oorlog, en hoe de

Ministers er soms aan herinnerd zijn, dat aan elken gulden het zweet van den werkman kleeft? En zoudt gij nu, om wie weet welke reden, maar inschikkelijk willen zijn, en meer tegemoetkoming verleen en dan hoog noodig is?

Indien mij zulke of dergelijke vragen werden gesteld, ik zou antwoorden, dat ik dit alles zeer goed weet. Maar ik zou er bijvoegen, dat ik er zeer veel waarde aan zou hechten, indien financiers, handelaars en nijveren aan den eenen kant, en de voorstanders van voldoende krijgsmiddelen aan den anderen kant wat nader bij elkander werden gebracht dan tot nu toe dikwijls het geval is. Daartoe is van militaire zijde noodig dat men — zooals ook de *Haagsche Courant* voor ruim 3 maanden schreef — zooveel mogelijk vermijde om de defensie in botsing te doen komen met rechtstreeksche belangen van Handel en Nijverheid; want op die wijze wordt een bron verstoep, waaruit voor een groot gedeelte de millioenen voor 's lands weerbaarheid moeten vloeien. Van de andere zijde mag, bij huldiging van dit stelsel, worden verwacht, dat men zich zonder overdreven gemor in het onvermijdelijke zal schikken. Wie weet of dan zelfs nog niet eens de dag zou aanbreken, waarop algemeen werd ingezien, dat de waarlijk zeer groote geldsommen, die jaar in jaar uit worden gevraagd, mits nuttig besteed tot het in het leven roepen en onderhouden van levende en doode strijdkrachten welke aan onze naburen achting afdwingen, op den duur juist aan effectenhouders, handelaars en nijveren het meeste voordeel afwerpen. Dwaas zou het natuurlijk zijn te meenen, dat een der groote mogendheden ooit vrees voor ons zou koesteren; maar ik gebruikte ook dit woord niet, en spreek slechts van achting. Met wien toch zal ieder uwer bij voorkeur te doen willen hebben: met den zwakke, dien gij acht om zijne energie, of met hem, die de handen in den schoot legt onder de verzuchting, dat hij toch te zwak is om den strijd des levens te voeren? Uw antwoord kan niet twijfelachtig zijn, maar indien deze regel voor individuen geldt, zou zij dan ook niet toepasselijk zijn op Staten?

Er is evenwel nog meer. Onze weermiddelen kunnen, zonder opdrijving der financiële lasten, in zoodanigen toestand worden

gebracht, dat het voor nijverige groote naburen volstrekt niet onverschillig is, naar welke zijde wij front zullen maken, indien zij met elkander in oorlog mochten geraken; zou men, in dien toestand verkeerende, niet met een weinig meer à-plomb dan anders kunnen optreden, waar de belangen van Handel en Nijverheid dit wenschelijk doen zijn?

En eindelijk merk ik nog op, dat al moge misschien het bezit van Nederland voor den eenen of anderen nabuur wenschelijk geacht worden, ten minste twee andere de vervulling van dien wensch al zeer ongaarne zouden zien. Deze omstandigheid sluit zeer zeker de mogelijkheid niet uit, dat we ons te eeniger tijd tegenover een groote overmacht zullen moeten verweren; doch even zeker is het, dat de verstoring van den vrede voor ons vaderland veel minder te verwachten is door een inval van de geheele strijdmacht eener groote mogendheid dan door verkeerde maatregelen onzerzijds op neutraliteitsgebied bij een oorlog tusschen de rivaliseerende staten; zijn wij dan in het bezit van achtenswaardige krijgsmiddelen zoo bestaat alle kans, dat voor ons de vrede niet zal worden gestoord.

En aangezien Handel en Nijverheid door vrede het meest zijn gediend, zoo blijkt het, dat van welke zijde men de zaak ook beziet, juist de vertegenwoordigers dier bronnen van ons volksbestaan het meest gebaat zullen zijn, indien onze weermiddelen op een zoodanig peil worden gebracht en onderhouden, dat daarmede geen oorlog behoeft te worden gevoerd, doch deze worde *voorkomen*. Ik geloof dan ook volstrekt niet te overdrijven, indien ik eindig met de opmerking, dat wij — niet alleen met het oog op het bewaren onzer onafhankelijkheid, doch ook op de belangen van Handel en Nijverheid — wèl zullen doen, door de bekende spreuk in toepassing te brengen: Si vis pacem, para bellum.

De Voorzitter. De steeds aangroeiende belangstelling in zake de Scheveningsche haven, niet alleen met betrekking tot die haven zelve, maar ook tot deze in verband met 's lands defensie, doet het bestuur het denkbeeld van den Onder-Voorzitter der Vereeniging, den heer Robidé van der Aa, om te trachten dit

belangrijke onderwerp, vooral met het oog op de landsverdediging, hier in beschouwing te nemen, eene gelukkige gedachte heeten.

Het verschil van gevoelen omtrent den invloed van eene aan te leggen Scheveningsche haven op de landsdefensie — onverschillig of die haven zal hebben het karakter van slechts eene vluchthaven ten behoeve van de Scheveningsche visschersvloot, dan wel van eene haven van wijdere beteekenis — ik herhaal, het verschil van gevoelen dat men dienaangaande aantreft, niet alleen bij leeken op militair gebied, maar ook bij hen, aan wier denkbeelden in krijgczaken gezag mag worden toegekend, gaf aan het bestuur dan ook aanleiding tot het gretig aannemen van het aanbod van het geachte bestuurslid, den heer Eland, om het denkbeeld van den onder-voorzitter te verwezenlijken en de „ontworpen Scheveningsche haven en de landsdefensie” in onze vergadering ter bespreking in te leiden, waarbij het bestuur de meening was toegedaan, aldus ook den wensch van de leden der Vereeniging te bevredigen. En dat het bestuur zich in dit bewustzijn niet heeft vergist, blijkt duidelijk uit de trouwe opkomst der leden in deze vergadering.

Ongetwijfeld zal de vergadering met het bestuur instemmen, dat het denkbeeld, om het gewichtige onderwerp der Scheveningsche haven hier te bespreken, onze onverdeelde toejuiching verdient; en moge de geachte spreker — zoo zeer bevoegd om die taak tot de zijne te maken — reeds om het in deze genomen initiatief aanspraak hebben op onze erkentelijkheid, nog meer mag hij bouwen op den dank, dien ik mij veroorloof hem ook namens de vergadering aan te bieden, voor de zaakkundige wijze, waarop hij ons zijne zienswijze als de vrucht zijner ernstige studie over het onderwerp heeft voorgedragen.

Ontegenzeggelijk zal het nut van sprekers voordracht voor ons allen aanmerkelijk worden verhoogd als, hetgeen ik durf vertrouwen, velen uit uw midden zich genoopt zullen gevoelen, om het gewichtige onderwerp — dat, in weerwil van de zaakkundige uiteenzetting er van door den geachten spreker, toch zeker nog ruimte genoeg overlaat ook voor andere zienswijzen — nader toe te lichten of in discussie te nemen.

Het zal mij aangenaam zijn hiertoe aan wien het mocht vragen, na de pauze, het woord te verleenen.

De vergadering wordt voor eenige oogenblikken geschorst.

Na de heropening zegt de VOORZITTER:

Alvorens de discussie te doen aanvangen, wensch ik mede te deelen, dat ik ook aan niet-leden, die aan het debat verlangen deel te nemen en zich hiervoor aanmelden, gaarne het woord zal verleenen.

Opdat de verslaggever zich in den naam des sprekers niet vergisse, verzoek ik den heeren, die het woord zullen voeren, vooraf hun naam te noemen.

En nu, mijne heeren, geef ik de gelegenheid tot discussie.

De heer DE PETIT: Het heeft zeker schijnbaar iets aanmatigends in zulk een quaestie een woord in tegenstelling te durven wagen van het helder, grondig, goed uiteengezet betoog van den heer Eland.

Intusschen wil ik toch niet aarzelen dien schijn op mij te nemen, in het belang van de zeer gewichtige algemeen nationale quaestie, die hier besproken wordt.

De zaak van de haven te Scheveningen gaf van den beginne af aanleiding tot begripsverwarring door het ongelukkig woord: zeehaven en bij het vernemen dat een nieuwe toegang tot onze grenzen zou worden gemaakt, sloeg de schrik om het hart toen men hoorde, dat de aanleg der haven het aanleggen van nieuwe verdedigingswerken noodig maakte.

Ik acht het daarom niet kwaad de quaestie tot haar eenvoudigen vorm terug te brengen.

De overste Eland heeft in een helder betoog uiteengezet welke de toestand is op onze Noordzeekusten en wanneer ik daarbij nu let op de twee gevallen door hem geschetst, nl. een van beide als fait accompli aannemende, of een landing nabij Scheveningen, of op een ander punt bezuiden het Noordzeekanaal, waardoor de haven van Scheveningen hem 't gemakkelijk zou maken zijne krachten, vooral zijn belegeringsmaterieel, tegen Amsterdam te ontwikkelen, dan geloof ik te mogen zeggen,

dat hij onwillekeurig de kwestie op verkeerd terrein heeft gebracht.

Welke is de toestand in de eerste door den heer Eland ge-
maakte onderstelling? Is de haven nu voor ons gevaarlijk,
omdat de vijand *daardoor* beter tot landing kan komen? Ik
geloof het niet en wel om de volgende reden. Landingen moeten
gelukken door *misleiding*, door *verrassing*. Van twee of drie
huizen nu, naast elkaër gelegen, zal vooral dit het meest aan
inbraak blootstaan waar niemand waakt, waar geen licht brandt
enz. en niet datgene, waar blijkbaar de bewoners op en waak-
zaam zijn. Scheveningen nu is een aanlokkelijk punt en zeker
is er nu voor dat punt wel gevaar. Op dit oogenblik is er
geen reden te vermoeden dat hier actieve waakzaamheid voort-
durend zijn zal. Maar is de haven er, dan is er ook personeel
tot bewaking van de seintoestellen, havenwerken enz., eigen-
aardige bedrijvigheid *dag* en *nacht*; en daaruit blijkt dan ook
dat een vluchthaven op zich zelf reeds een voordeel is voor de
verdediging.

Het is een axioma dat de zee een veel meer bereikbaar en
bruikbaar operatieveld is dan elk ander oorlogstooneel. De aan-
valler over zee, heeft tegen zijn hoofdobject, een kortere operatie-
lijn; hij is wat verzorging en verpleging van zijn troepen aan-
gaat in betere conditiën, vooral ook wat hygiëne betreft dan
te land. Hij lijdt minder verliezen zolang hij nog niet tracht
te landen; zijn troepen worden niet vermoeid. Misleiding is
hier gemakkelijker want men kan niet zooals te land voeling
met hem blijven houden, als hij zich ergens heeft vertoond.
De snelheid, waarmede hij zich zonder zich te vermoeien, ver-
plaatst, is bij aanvallen over zee grooter. En om deze operatie-
lijn af te sluiten, is het beste middel: *voortdurende waakzaamheid*
ondersteund door kleine ramschepen en torpedo's; actieve *troepen*
langs de kust.

En als nu onze gewone visschers weten dat zij niet alleen
bij ongunstig weder maar ook bij een vijandelijken aanval in
een refuge terecht kunnen komen, dan zullen zij ons zeker
brutaler helpen om het acces en de kust te bewaken.

Buitendien, wanneer de haven werkelijk een trekpleister is

voor den aanval, dan moesten wij die ook daarom maken, want de heer Eland heeft ook duidelijk doen uitkomen, dat de groote factor voor het gelukken van landingen, is *misleiding, verrassing*. Weet men nu zeker, dat de vijand op *dit* punt zal *komen*, dan is er dus reeds veel gewonnen wanneer men door die voor hem aanlokkelijke plaats de kans op verrassing minder zal hebben gemaakt.

Men vergete daarbij niet, dat de doorgang in de haven slechts zal zijn 100 meters. En wanneer men nu weet, dat de doorgang tusschen de havenhoofden bij den Hoek van Holland is 250 meters, en dat zelfs bevriende Hollandsche schepen dan nog bij gunstig weder dien doorgang niet in durven zonder loods, dan vraag ik welk vijandig schip, onder ongunstige oorlogsconditiën, zich zal wagen om de haven binnen te varen.

En aangenomen zelfs dat de haven onverdedigd is door een duurzaam werk, wie zal zich dan in die vischkom met vijandelijke schepen durven bewegen, waarin ze zich niet kunnen wenden noch keeren, en dat onder het vuur van onze in het duin opgestelde troepen. Ik geef dan ook gaarne toe dat de heer Eland in zoover niet veel klem op die onderstelling heeft gelegd.

Daarentegen hechte hij meer gewicht aan de andere onderstelling, nl. deze: eenmaal geland, zal de haven dan voor den vijand niet een groot voordeel opleveren?

Maar als wij de aanwezigheid van den vijand aannemen, vóór onze N.-Holl. linie, en dan ook nog in *onzen rug* geland met *zoodanige sterkte* als hier wordt aangenomen, zou dan voor ons het oogenblik niet gekomen zijn om er de bijl bij neêr te leggen? Mogen wij dien hachelijken toestand aannemen?

Ik doe die vraag, omdat ik, als Nederlander, de mogelijkheid niet *wil aannemen*, dat de vijand vasten voet op onze kust heeft gevat. Men *moet* uitgaan van de onderstelling, dat dit niet kan, dat wij hem dat zeker *moeten* en zullen beletten en daarbij zullen dergelijke kleine refuges ons van groot nut zijn.

Ik meen dus die tweede onderstelling — waar wij aan de verdediging van ons land gelooven — niet te moeten admitteeren. Onze geheele kustlijn is nog niet goed verzekerd; de concentratie

der troepen in de duinen is nog geenszins geregeld. Voor het snel oprukken naar ieder bedreigd punt, moeten in de duinstreek, vele, gemakkelijk ook bij nacht te vinden, bruikbare, zij het ook eenvoudige, militaire wegen worden gemaakt, optische seintoestellen, en kleine emplacementen voor licht geschut, op verschillende punten van den duinrand. Onze groote kracht moet hierin gelegen zijn, dat wij elke verrassing beletten.

Wanneer de vijand van daag te Zandvoort wordt afgewezen, dan kan hij zich drie uren later te Loosduinen of aan den Hoek vertoonen. Hoe meer nu de kust wel bewaakt is, hoe meer refuges er zijn voor onze kleine flotilles en visschers, hoe meer het landen moeilijk zal worden gemaakt. En daarbij moeten wij ook blijven, want willen wij de mogelijkheid van eene landing admitteeren, dan kunnen wij ook wel de geheele verdediging onzer Hoofddlinie als verlamd beschouwen.

Rechtmatige hulde brengende aan het schoon pleidooi van den heer Eland, meen ik toch te mogen vertrouwen dat, wanneer er bij de haven van Scheveningen ook geen werken worden gemaakt in den door hem aangegeven geest, men dan waarschijnlijk toch volkomen het doel zal kunnen bereiken, het onschadelijk maken der haven, door waakzaamheid, door troepen dus, en wellicht eenvoudige dekkingen daarvoor in de duinen.

De heer JHR. ROELL:

Door de voordracht van den geachten spreker liep een draad, die ik meen niet onbesproken te mogen laten. In het begin zijner rede sprak de heer Eland van de volkomen onmacht van onze Marine om eenigszins tot bemoeijiking van landingen op onze kust bij te dragen.

In de laatste 25 jaren heeft er eene groote omkeer plaats gehad in de algemeene opinie omtrent onze verdediging. Waar deze vroeger bijna geheel gebaseerd was op de zeemacht, heeft men in de laatste jaren bijna uitsluitend het oog gevestigd op de landmacht, ook voor de verdediging aan de zeezijde.

Vroeger genoot de Marine eene groote populariteit, maar in den laatsten tijd is dit meer in theorie dan in praktijk. Hoewel

het personeel nog steeds populariteit geniet, zoo is op die voor het materieel tegenwoordig veel af te dingen.

Ik geloof dat een groot deel van dé schuld ligt bij het corps zelf, waar men te lang gezweven heeft, terwijl men bij de landmacht niet achterwege is gebleven in uitmuntende betoogen van wat er aan de landsverdediging ontbrak. En daaraan is het dan ook te danken, dat men niet genoeg gedacht heeft aan de verdediging langs de zeezijde.

Hoewel ik nu met groot genoegen naar de voordracht heb geluisterd, spijt het mij toch in zekeren zin hier gekomen te zijn, omdat ik niet genoeg voorbereid ben op eene discussie met den heer Eland. Doch als ik niet sprak, zou misschien de indruk ontstaan, dat ook ik van meening ben, dat onze zeemacht niet in staat is eene landing te bemoeielijken.

Verleden jaar werd in de Staten-Generaal gezegd, dat de Zuiderzee niet meer verdedigd kan worden door de Marine. Als dit waar was, dan ware het beter maar overal fortten te maken. En nu was een groot deel van het betoog van den heer Eland hieraan gewijd, dat onze Marine zeer spoedig geblokkeerd zou zijn in onze havens en versterkte zeegaten.

De spreker geloofde ook dat, zooals onze Marine thans is, zij spoedig in 't Nieuwediep opgesloten zou zijn om er niet uit te kunnen komen.

Wanneer echter gevolgd zullen worden de plannen, die thans bestaan en wanneer dan meer populariteit voor ons materieel zal zijn opgewekt, dan geloof ik dat ons land zal behooren tot die landen waar, met een weinig talrijke marine, geen blokkade mogelijk zal zijn.

Onlangs las ik in het engelsche Army and Navy journal eene voordracht over torpedobooten, onder toestemming van alle daarbij aanwezige aanzienlijke deskundigen, door den kapitein-ter-zee Fitz-Gerald gehouden, waarin werd uiteengezet, dat het voor Engeland niet mogelijk zou wezen de blokkade van een vreemde versterkte haven vol te houden, wanneer men daarin het bezit was van een voldoende aantal torpedoschepen.

Wanneer wij dan ook onze torpedobooten hebben, die altijd de havens kunnen verlaten, dan zal het ook mogelijk wezen

ze spoedig tegenwoordig te doen zijn op elk punt van de kust waar eene landing geveesd kan worden.

De haven van Scheveningen nu kan bijdragen om ook torpedobooten te bergen en van daar nit te laten loopen, maar absoluut noodzakelijk voor de verdediging is de haven niet, want de torpedo's. kunnen even goed van het noorden en zuiden komen om haar taak te vervullen. Wanneer wij dus het noodige aantal torpedo's zullen bezitten, gesteund door de ramschepen, die wij hebben, dan zullen zij zeer veel kunnen bijdragen tot hemoeijking eener landing.

Wat nu de haven zelve betreft, voor de stationneering van torpedo's acht ik haar wel bezwaarlijk, omdat het geschut van den vijand, al liggen de torpedo's achter de duinen, ze toch zal kunnen bereiken. Zeker is het moeielijk het geschut juist te richten, maar in Atjeh hebben wij gezien dat, zonder dat eenig punt van de kraton zichtbaar was, het toch mogelijk is geweest er granaten op af te vuren. En zoo zou men ook door kartetsvuur groote schade kunnen aanrichten onder onze schepen in de haven.

Gaarne zal ik de nadere opmerkingen van den heer Eland hooren, maar ik meen te mogen volhouden, dat onze Marine, op goeden voet gebracht, zeer veel zal kunnen bijdragen tot afwering van landingen op onze kust.

De heer DE CHARRO. Het zij mij geoorloofd het bestuur dezer Vereeniging mijn dank te betuigen voor de gelegenheid, die het den handel gegeven heeft om heden avond tegenwoordig te zijn bij de bespreking van het hoogst gewichtig onderwerp der haven te Scheveningen. Die haven is wenschelijk voor de visscherij en de handel vraagt tegenwoordig niet anders dan middelen van gemeenschap, waarvoor ook de haven te Scheveningen van zeer groot nut kan worden. Voor de visscherij is zij noodig, ten einde een gemakkelijke en spoedige toevlucht te hebben voor hare schepen en tevens om den handel van Scheveningen in verband te brengen met het spoorwegvervoer.

De aanleg van de haven stuit echter op bezwaren, aan de

defensiebelangen ontleend. Die eischen maken 't aanleggen van de haven onmogelijk.

Heden avond nu hebben wij gehoord, dat uit een militair oogpunt veel omtrent de haven is te zeggen. Wat mij echter vooral in de rede van den heer Eland heeft getroffen, is dat hij getracht heeft de belangen van den handel in verband te brengen met die van de defensie. Wij van onze zijde zeggen, dat wij bereid zijn, in het belang der defensie, zoo noodig de bestaande inrichtingen te vernietigen; de heer Eland voert daartegen zijne bezwaren aan. Hieromtrent zal ik thans in geen discussie treden. Ik wensch alleen de hoop uit te drukken, dat het mogelijk zal wezen tot overeenstemming te komen en mijn dank te herhalen aan het bestuur en aan den spreker voor zijn uitnemend betoog, waardeerende zijne poging om de belangen van den handel en van de defensie met elkaar in overeenstemming te brengen.

De heer ELAND. In de eerste plaats betuig ik mijn dank aan de sprekers voor de welwillende woorden, jegens mij gebezigd. Daarmede is tevens al dadelijk een einde gemaakt aan het debat met den heer DE CHARRO, omdat er geen punten van verschil tusschen hem en mij bestaan.

De heer de Petit — indien ik hem goed heb begrepen 1) — acht het voordeel, dat door mij aan de haven wordt toegeschreven, nog grooter, doch verwerpt de nadeelen. Zoo krachtig als hij mijne stelling heeft aangevallen, even sterk moet ik mij verzetten tegen zijne redeneeringen. Vat men deze samen, dan komt zijn betoog hierop neder: het zwaartepunt onzer verdediging ligt in de Nieuwe Hollandsche Waterlinie; eene landing in de keel dier linie mogen wij niet aanvaarden en daarmede vervalt dan ook de vrees voor eene landing bezuiden het Noord-zeekanaal.

1) Dit was geen phraso; op het punt waar ik tijdelijk had plaats genomen, kon ik den spreker moeilijk verstaan; het is dan ook tot mijn leedwezen gebleken, dat ik hem zeer verkeerd heb begrepen.

Die stelling zal m. i. moeilijk te bewijzen zijn. In mijne voordracht ging ik uit van het denkbeeld, dat de Nieuwe Hollandsche Waterlinie meer weerstand bood dan verwacht werd; een even denkbaar geval is, dat een uit het Oosten of Zuiden komende vijand op het Hollandsche Diep stuit. Ook dan moeten wij verwachten door een vloot te worden aangetast, die zal trachten, of het Haringvliet bij Hellevoetsluis of het Volkerak bij Willemstad te forceeren, of wel op de Zuid-Hollandsche kust troepen aan wal te brengen.

Voor al begrijp ik de redeneering van den heer de Petit niet, indien we ons Engeland als vijand denken. In dit geval zullen we uitsluitend op de kust het oog moeten houden, en dan is Amsterdam het eenige doel van 's vijands streven; de Nieuwe Hollandsche Waterlinie is onder deze omstandigheid zonder nut. En al levert de haven van Scheveningen geen toegang diep landwaarts in; al belet hare geringe diepte het inloopen van groote pantserschepen, toch zal zij in deze onderstelling den aanvaller van onschatbare waarde zijn, omdat zij, evengood als de diepste en breedste riviermond, de gelegenheid opent tot voortdurende aanvoeren, in het bijzonder van munitie.

Tusschen den heer DE PETIT en mij schijnt alzoo een principieel verschil te bestaan; daarom geloof ik het debat tusschen ons hiermede te moeten sluiten. Het is toch niet aan te nemen, dat wij elkander spoedig zonden overtuigen; het zou ook wel zeer ongelukkig zijn, wanneer een onzer zijne meening, die natuurlijk op meer of minder langdurige studie berust, door een half uur debat zou moeten laten varen.

Wat den heer ROELL betreft, hoezeer deze zich zelve laag plaatst en mij verheft, zoo zie ik er toch uit den aard der zaak, zeer tegen op, met dien spreker over zuivere marine-aangelegenheden in debat te treden, overtuigd als ik ben van mijne tekortkomingen. Ondertusschen mag ik niet nalaten, zijne opmerkingen met een enkel woord te beantwoorden.

Vergis ik mij niet, dan heb ook ik de voordracht gelezen, welke de heer ROELL bedoelt, en zelfs met eenige meerdere aandacht dan ik gewoonlijk aan tijdschriftartikelen kan schenken, omdat dit debat over torpedo-booten en torpedo-jagers

mij juist in handen viel, toen ik mij bezig hield met het schrijven mijner voordracht. En nu meen ik, dat men bij de behandeling van de vraag omtrent het blokkeeren van havens enz. meer het oog had op enkele blokkade-brekers dan op het uitloopen van eene eenigszins aanzienlijke scheepsmacht. Zeer zeker is afdoend blokkeeren niet mogelijk, indien men hieronder verstaat, dat er als het ware geen muis meer uit kan, maar voor den vijand is het in dit geval voldoende, indien hij ons belet, met eene eenigszins aanzienlijke macht op het landingspunt te verschijnen.

Dat onze Marine in veel beteren toestand kan komen, is ook mijn gevoelen; dit blijkt, geloof ik, voldoende uit mijne voordracht. Maar of zij ooit in staat zal zijn, om bij eene landing in Zuid-Holland krachtig tot verdediging mede te werken, indien zij alleen kan beschikken over de thans bestaande havens en riviermonden, dat meen ik te moeten betwijfelen. Indien bijv. de vijand eene landing in het midden van de kust tusschen den Maasmond en IJmuiden wil uitvoeren, dan zijn de eindpunten van de landingsvloot 25 K.M. van genoemde havens verwijderd, een afstand welke bij een 12 mijls-vaart in niet minder dan $1\frac{1}{2}$ uur kan worden afgelegd. In die $1\frac{1}{2}$ uur heeft echter de vijand zijn doel reeds grootendeels bereikt, indien hij door de landmacht niet is afgeslagen; want onze schepen mogen hunne veilige ligplaats niet verlaten, voordat goed en wel de zekerheid is verkregen, dat men met geen schijn-landing te doen heeft. Immers een dergelijke handeling zou de aanvaller kunnen beproeven om onze scheepsmacht, die hem bijv. een landing bij het uitgekozen punt Loosduinen zou kunnen bemoeilijken, vooraf in de open zee te lokken, ten einde haar daar met overmacht aan te tasten, om haar onschadelijk te maken vóór den ernstigen aanval. Dit is de reden, waarom naar mijne bescheiden meening, de Marine alleen dan krachtige hulp kan verleenen, indien zij een veilige ligplaats nabij het landingspunt vindt.

En dat de haven van Scheveningen zoodanige veilige ligplaats zal aanbieden, dat meen ik ten slotte, ook tegenover den heer Roëll te moeten volhouden, al erken ik gaarne, dat verschei-

dene, uit zee onzichtbare, bentsings der Atjehers door projectielen uit ons scheepsgeschut zijn getroffen. Die veiligheid toch zetelt in de W. kade der binnenhaven, welke bij vloed nog ruim 4 M. boven water uitsteekt. De grootste der mij bekende torpedobooten hebben eene breedte van 4,8 M. — de onze een veel geringere; men kan dus veilig aannemen, dat onze torpedobooten en sloepenrammen onder 45° gedekt zijn. Nu is de invalshoek van de projectielen uit het marine-geschut, op bruikbare afstanden, hoogstens 50; neem zelfs 3 maal zoo veel, dan nog zijn de bedoelde vaartuigen, welke tegen de W. kade gemeerd liggen, absoluut veilig tegen die projectielen. Alleen mortiervuur zou ze kunnen treffen; maar mortieren worden op de nieuwe oorlogschepen niet medegevoerd; de dekken zijn niet bestand tegen het gebruik dier vuurwapenen; de bemanning is in dat vuur niet geoefend, en daarom geloof ik, het geheel buiten rekening te mogen laten.

De heer Mr. PATIJN. Ik heb tot dit oogenblik gewacht om het woord te vragen. Niet om in debat te treden met den geachten spreker, want ik erken volgaarne, dat ik mij daartoe volkomen onbevoegd acht. Maar ik heb alleen het woord gevraagd om den plicht der dankbaarheid te vervullen, ten eerste jegens het bestuur, dat den leden van den Gemeenteraad en mij wel in de gelegenheid heeft willen stellen tegenwoordig te zijn bij de bespreking van een onderwerp, dat ons allen zeer ter harte gaat. En in de tweede plaats jegens den geëerden spreker van dezen avond.

Toen wij vernamen dat hij het onderwerp van de zeehaven in verband met de landsdefensie wilde behandelen, konden wij bij voorbaat verzekerd zijn op een lezing vergast te worden, die aan degelijkheid en grondigheid eene helderheid zou paren, waardoor ook voor leeken de zaak begrijpelijk zou wezen.

In die verwachting nu zijn wij geenszins te leur gesteld. Ik zal wel niet behoeven te zeggen, dat de leden van den Raad met de grootste belangstelling alles volgen, wat strekken kan tot verwezenlijking van datgene wat sedert jaren wordt verlangd.

Ik weet dat het zeker behoort tot de eerste plichten van

de Regeering om te zorgen voor 's lands verdediging. Maar niemand zal ontkennen, dat het ook haar taak is te bevorderen alles wat strekken kan om den handel en de nijverheid te doen toenemen; zij heeft er ook over te waken dat onze bronnen van volksbestaan, waaronder de visscherij een eerste plaats bekleedt, niet opdrogen.

Daarom ook verwachten wij veel van een haven te Scheveningen. Het probleem nu om die twee belangen: handel en defensie, met elkaar te verzoenen, is niet gemakkelijk op te lossen. Evenwel, men heeft daarvoor wel eene oplossing weten te vinden voor Amsterdam en Rotterdam. Wij mogen dus hopen, dat de algemeene wensch zal worden vervuld, namelijk, dat het der Regeering zal gelukken, dit vraagstuk ook voor 's-Gravenhage tot een bevredigende oplossing te brengen.

Ik ben overtuigd, dat de belangrijke rede van heden avond meer uitwerking zal hebben dan het enkel „aanbrengen van een steentje” om beider belangen te verzoenen; en in die overtuiging breng ik den geachten spreker dank voor zijne belangrijke voordracht, zoowel in het belang van handel en nijverheid als in dat der defensie. (*Toejuichingen.*)

De heer DE PETIT. Een enkel woord nog slechts, niet om de discussiën te rekken, maar alleen om een misverstand weg te nemen.

De heer Eland heeft gemeend te hebben verstaan, dat ik het zwaartepunt van onze defensie uitsluitend zocht in het Oosten, in de N. H. linie, terwijl ik juist bedoelde, dat er zeer veel gevaar was van de zeezijde, dat wij tot nu toe juist het zwaartepunt onzer verdediging te veel naar het Oosten hadden geplaatst, en *te weinig* aandacht hadden geschonken aan die nog open keel der groote vesting, de zee.

Dat misverstand heb ik willen wegnemen, vooral omdat ik niet gaarne door de vergadering en den heer Eland zou worden verdacht, van zoo weinig partij te hebben getrokken van de strategische en fortificatorische lessen, die hij ons reeds sedert jaren heeft gegeven.

Ik ben juist zeer bevreesd voor die open keel, en daarom wensch ik juist steeds meerdere middelen te hebben tot bevei-

liging van onze kust. Daartoe nu kan eene haven te Scheveningen zeer veel bijdragen.

De VOORZITTER. De avond van heden is voor onze Vereeniging, inzonderheid voor het Bestuur, een gelukkige avond.

Een onderwerp toch, waarin naar ik meen het meerendeel van de bewoners der residentie veel belang stelt, en dat ook voor de landsdefensie niet van gewicht ontbloot mag worden geacht, werd door een harer leden met veel talent ontwikkeld en zaakkundig uiteengezet.

De veelzijdige beschouwing van het onderwerp, door den geachten spreker zoo bevattelijk en steeds boeiend geleverd, lokte eene belangwekkende discussie uit, waarbij elk der sprekers, naargelang van het verschil in hunne maatschappelijke positie, op een ander standpunt zich plaatste, en waardoor het leerrijke van de voordracht van den heer Eland voor ons allen aanzienlijk werd vermeerderd.

Het bestuur verheugt zich in het woord van hulde, door den heer Burgemeester der Residentie aan den heer Eland gericht; het is er trotsch op in de Vereeniging leden te tellen, zulk eene hulde overwaardig.

Voorts herhaal ik den dank der vergadering aan den heer Eland, betuig dien ook aan de heeren, die aan het debat hebben deelgenomen, en ten slotte aan de hier aanwezige heeren niet-leden, voor hun gewaardeerd bezoek aan onze vergadering.

En hiermede sluit ik de vergadering.

De Secretaris,

G. N. H. SCHULTZ VAN HAEGEN.

Ontworpen Haven van Scheveningen.

Pl. I.

Lijn van 80 decimeter

Lijn van 60 decimeter

Lijn van 40 decimeter

Lijn van 20 decimeter

Lijn van 10 decimeter

Lijn van 5 decimeter

Lijn van 2 decimeter

Lijn van 1 decimeter

Lijn van 0.5 decimeter

Lijn van 0.2 decimeter

Lijn van 0.1 decimeter

Lijn van 0.05 decimeter

Lijn van 0.02 decimeter

Lijn van 0.01 decimeter

Lijn van 0.005 decimeter

Lijn van 0.002 decimeter

Lijn van 0.001 decimeter

Lijn van 0.0005 decimeter

Lijn van 0.0002 decimeter

Lijn van 0.0001 decimeter

Lijn van 0.00005 decimeter

Lijn van 0.00002 decimeter

Lijn van 0.00001 decimeter

Mid. vloed 0.8 - P
eb 0.8 - P₂
100 M

Bmtenhaven

S.P. 103

Strand

S.P. 102

S.P. 101

Strand

C

A

D

F

Glacis

Glacis

Port

Hoog Tervis door windbeschutting 16 P.

Houten gebouwen op steenen voeten

Terreinen waarop mag worden gebouwd

Glacis

300 M

Binnenhaven

360 M

Houten gebouwen op steenen voeten mogen hier worden geplaatst

H

Schaal 1:5000

100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000 1100 M

Stoomtramweg van de H. J. M.