

Vergadering van Vrijdag 25 November, 's avonds ten 8 ure.

Voorzitter : Generaal DE VLAMING.

De VOORZITTER, opent de vergadering en zegt: Mijne Heeren! Het is mij aangenaam, deze tweede bijeenkomst weer als Uw Voorzitter te mogen openen. Zooals U in de voorgaande vergadering door ons geacht bestuurslid, den Kolonel NIEUWENHUYZEN, werd medegedeeld, was door mij, naar aanleiding van mijne verandering van woonplaats en op grond van de bestaande traditie, ontslag genomen als bestuurslid. Op de dringende uitnoodiging van ons bestuurscollege, ben ik daarop teruggekomen, in zooverre dat ik mij beschikbaar heb gesteld, totdat men er in geslaagd zal zijn, in mijne vervanging als Voorzitter naar behooren te voorzien.

Naar ik hoop en vertrouw zult U, Mijne Heeren, die met de opvatting van het Bestuur uwe instemming hebt betuigd, mij Uwe zeer op prijs gestelde welwillendheid niet onthouden en mij in staat stellen, mijne taak naar behooren, in het belang der Vereeniging te vervullen. (De Vergadering betuigt hare adhaesie aan deze mededeeling).

In de tweede plaats heb ik de eer U mede te deelen, dat onze secretaris-penningmeester voor familiebelangen gedurende een drietal maanden uitlandig zal moeten zijn. Vooralsnog kon geen der bestuursleden, op grond van eigen veel omvattenden werkkring, de drukke functie vooral van penningmeester op zich nemen. Het Bestuur is echter zoo gelukkig geweest om in den persoon van den gepensioneerden Kapitein van het Indische leger I. A. WILLEMS, lid der Vereeniging, iemand te vinden, bereid om die functie tijdelijk op zich te nemen en vertrouwt, dat de Vergadering, dankbaar voor dit welwillend aanbod, met erkentelijkheid van deze mededeeling zal kennisnemen. (De Vergadering geeft bewijs van goedkeuring dezer regeling).

Aan de orde is de ballotage van candidaten.

De uitslag der stemming is, dat met algemeene stemmen tot leden worden aangenomen de Heeren:

1904/05 IV.

Ph. J. Ketner, Redacteur-Verslaggever van de »Nieuwe Courant», te 's-Gravenhage;

H. J. Ruempol Hamer, 2e Luitenant der Infanterie, te Amersfoort;

H. J. Karel, 2e Luitenant der Artillerie, te Naarden;

R. P. J. van den Berg van Saparoca en H. C. de Man, beiden 2e Luitenant der Artillerie, te Utrecht.

Aan de orde is thans de voordracht van den Heer J. P. VAN ROSSUM, gepensioneerd Kapitein ter zee, over :

De zeemacht in Nederlandsch-Indië, benevens een en ander omtrent hare samenwerking met de landmacht aldaar.

De Heer VAN ROSSUM : Mijne Heeren ! Toen mij in den loop van dit jaar, namens het Bestuur uwer Vereeniging, gevraagd werd of ik genegen was, eene bespreking van de taak der zeemacht bij de verdediging van Nederlandsch-Indië tegenover een buitenlandschen vijand en van hare samenwerking met de landmacht hier ter plaatse in te leiden, heb ik aanvankelijk geen stellig antwoord gegeven. Ik was eenigszins huiverig om de vereerende uitnoodiging aan te nemen, omdat ik overtuigd ben, dat de behandeling van dit ontwerp uiterst moeilijk is. Niet omdat het onderwerp zelf zoo ingewikkeld is, maar omdat ik op grond van ervaring weet, dat de meeste menschen van marinetoestanden niet alleen zeer weinig afweten, maar, wat erger is, dat velen hieromtrent zeer onjuiste begrippen hebben.

En wanneer ik zeg »de meeste menschen», dan heb ik niet het oog op de massa, die overal weinig van afweet, maar wel zeer bepaald denk ik dan aan het ontwikkeld deel mijner landgenooten. Ik weet niet hoe dit te verklaren, maar het schijnt zeker vreemd, juist omdat ons land zulk een waterland is en de bewoners sedert tal van eeuwen vele relaties met de zee onderhouden. Mogelijk ook, dat deze betrekkingen voor een deel schuld zijn van bovenbedoelde onjuiste begrippen.

Nevens degenen, die zoo weinig van zeezaken afweten, dat men hen verdenken zou, steeds te midden der bergen geleefd te hebben, treffen wij namelijk hen aan, die in algemeenen zin daar wel van op de hoogte zijn, maar hunne kennis (en ervaring) zonder nader onderzoek toepassen op de zeemacht. Zij weten, dat een huzaar een man te paard is en zien nu ieder mensch, op een viervoeter gezeten, voor een huzaar aan. Evenals overal, moet het trekken van een parallel tusschen geheel ongelijke zaken hier wel tot foutieve conclusies leiden.

Deze verklaring moet ik laten voorafgaan tot rechtvaardiging van hetgeen volgen zal. Bij het opstellen van mijne voordracht toch heb ik getracht, voor een ieder duidelijk te zijn en ook rekening gehouden met de omstandigheid, dat een verslag van hetgeen hier verhandeld wordt, in druk zal verschijnen. Hierdoor ben ik misschien nu en dan te elementair geworden, in het bijzonder voor de hier aanwezige heeren. Mocht dit het geval wezen, dan doe ik een beroep op uwe vergevensgezindheid. Ik vertrouw, dat U dan wel in het oog zult willen houden, dat het voor den vakman altijd zeer moeilijk is, te beoordeelen hoe ver de kennis van den leek strekt. Vooral wanneer de vakman eene zeer langdurige ervaring heeft, zal hij geene juiste scheiding weten te maken tusschen hetgeen geacht kan worden aan ieder ontwikkeld man bekend te zijn en die kennis, welke alleen door vakstudie en ervaring is te verkrijgen. Het woord nemende in eene bijeenkomst van niet-deskundigen, heeft de vakman alzoo altijd de kans van òf te elementair òf onvoldoend duidelijk te wezen. Dit laatste vooral wensch ik te vermijden, omdat onjuiste begrippen omtrent de zeemacht al meer dan genoeg in de wandeling zijn en ik mij volstrekt niet geroepen acht, de verwarring nog grooter te maken.

En nu, Mijne Heeren! kom ik tot ons onderwerp: »De zeemacht in Nederlandsch-Indië benevens een en ander omtrent hare samenwerking met de landmacht aldaar". Of neen! zoover zijn wij nog niet. Het is toch onmogelijk, de zeemacht in Oost-Indië te bespreken als eene geheel op zich zelve staande

zaak. Die zeemacht zal noodzakelijk een deel van de Nederlandsche zeemacht moeten wezen, zoowel wegens de taak van de zeemacht in Oost-Indië als wegens de omstandigheden, waaronder de dienst tusschen de keerkringen verricht moet worden.

Wat die taak betreft, kan aangenomen worden, dat de zeemacht onder meer aldaar moet wezen eerste linie van defensie; zij zal in den archipel de souvereiniteit van den Nederlandschen Staat moeten handhaven. Nader kom ik daar op terug; maar dit deel van de taak der zeemacht in Oost-Indië maakt het reeds noodig, dat de zeemacht in de wateren van den archipel is een Nederlandsch eskader, nitgerust, onderhouden en betaald door den Staat. Nederland behoort voor dit belang zelf op te komen, want alleen dan zal het naar behooren behartigd kunnen worden. Het schijnt mij eene ongerijmdheid om de bezittingen met de zorg hiervoor te belasten; aan deze hierbij stem toe te kennen; hetgeen niet uitsluit, dat ten slotte de bezittingen voor de vloot betalen; dit is slechts een politiek-economisch vraagstuk. Nog minder gemotiveerd zal het wezen om de bezittingen te laten zorgen voor dat Nederlandsch belang, wanneer aan deze eenmaal eene zekere mate van zelfbestuur is toegekend, al zal naar mijne persoonlijke meening in afzienbaren tijd hiervan niets komen. Niets „mogen komen” ben ik geneigd te zeggen, omdat Nederland wel steeds de voogd zal moeten blijven van de \pm 40 millioen inlanders en nooit een iets beteekenenden invloed zal kunnen en mogen geven aan het handjevol Europeanen aldaar. Gegeven de weinige geschiktheid van het tropisch klimaat voor kolonisatie van Europeanen van Germaanschen stam, zal die verhouding in de toekomst wel niet belangrijk gewijzigd worden. Van eene koloniale marine wil ik dan ook om bovenstaande redenen reeds niets weten.

Het bevel over het Nederlandsch eskader in Oost-Indië moet gevoerd worden, zoo zelfstandig mogelijk, door een vlagofficier van de Nederlandsche zeemacht, rechtstreeks staande onder den Minister van Marine als lid der Reggering. De Gouver-

neur-Generaal behoeft als vertegenwoordiger van de Koningin slechts het oppergezag over de in Oost-Indië aanwezige zeemacht te hebben, precies zóó als de landvoogden in West-Indië. Later kom ik nog terug op de verhouding van den Gouverneur-Generaal tot den Commandant der Zeemacht.

Ook de omstandigheden, waaronder de dienst tusschen de keerkringen verricht wordt, maken het noodzakelijk, dat de zeemacht in Oost-Indië deel uitmaakt van de Nederlandsche zeemacht. Het verblijf aan boord, speciaal dat aan boord van de moderne oorlogsschepen, is sloopend voor het gestel van den Europeaan. Hierom kan dit verblijf niet lang achtereen duren en mag zich niet te spoedig herhalen. Het personeel van eene koloniale marine zou dus zeer talrijk moeten wezen, een groot deel hiervan met verlof in Europa zijn. Ja, het aantal verlofgangers zou wellicht blijken niet geringer te wezen dan dat in actieven dienst.

Afgescheiden van andere omstandigheden, waarover later nog gesproken zal worden, kan al dadelijk als vaststaande aangenomen worden, dat zulk een gedwongen verlof, gedurende de helft van den diensttijd, niet in het belang zal wezen van het personeel en al evenmin in dat van de zeemacht. In bruikbaarheid en bekwaamheid zal het personeel gedurende den verloftijd toch niet winnen. Ervaring wordt in dien tijd — ik heb natuurlijk het oog op de massa — niet verkregen en ledigloopers uit Europa zullen voor enkele jaren in Oost-Indië teruggekeerd, wel geene groote activiteit toonen. Vooral wanneer het ledigloopen jaren geduurd heeft, zal menigeen hieraan gewend zijn geraakt; te veel gewend ten minste om onder zeer ongunstige omstandigheden in Oost-Indië grootte werkzaamheid te ontwikkelen. Het verlof in Europa zal alzoo alleen het fysiek van het personeel ten goede komen, maar die bate wordt ook — en misschien nog zekerder — verkregen wanneer de menschen in Nederland in activiteit blijven.

Alvorens mij nu tot de zeemacht in Oost-Indië te bepalen, wensch ik het een en ander in herinnering te brengen omtrent de geschiedenis van de samenstelling der zeemacht aldaar. Voor

het onderwerp, hetwelk ons thans bezig houdt, is die geschiedenis wel niet zoo leerzaam als men allicht zou denken, omdat de omstandigheden te veel zijn veranderd om haar veel waarde toe te kennen, zelfs voor de naaste toekomst. Ik zal dit overzicht dus niet langer maken dan noodig is om uit het verleden het heden te verklaren en daarbij slechts enkele korte opmerkingen voegen.

Na het Engelsche tusschenbestuur was er feitelijk geene zee-macht in Oost-Indië. In 1816 kwamen er eenige schepen uit Nederland, waaronder 6 linieschepen. Bij de formatie van de zee-macht in Oost-Indië, in 1818 bij koninklijk besluit vastgesteld, wordt reeds van dit type geene melding meer gemaakt. Krachtiger schepen dan fregatten werden niet noodig geoordeeld.

In 1816 werd de Koloniale Marine in het leven geroepen, welke geheel los zou wezen van de Nederlandsche zeemacht. De bemanning zou voor het meerendeel bestaan uit inlanders, hare taak voornamelijk het tegengaan van den zeeroof zijn. Spoedig bleek zij juist voor dit deel van hare taak niet berekend, zoodat reeds in 1821 besloten werd tot het bouwen van snelzeilende gewapende inlandsche vaartuigen (kruisprauwen), welke de zeeroovers overal zouden kunnen opzoeken en achtervolgen. Aangezien deze vaartuigen geheel ongeschikt waren om op den duur door Europeanen te worden bewoond, bestond al dadelijk de bemanning geheel uit inlanders. Deze kruisprauwen werden onder het onmiddellijk gezag der residenten gesteld en hiermede was de grondslag gelegd voor de latere Civiele Marine.

Nu de kruisprauwen een deel van de taak der Koloniale Marine hadden overgenomen, kon deze gewijzigd en ingekrompen worden. De kleine vaartuigen vooral werden overbodig geoordeeld en de bemanning werd zoo geregeld, dat voortaan de Europeanen de meerderheid in aantal hadden. Na het overlijden van den Directeur en Commandant werd het bevel opgedragen aan den Schout bij nacht J. J. baron MELVILL VAN CARNBÉE, commandant van het Nederlandsch eskader. Hem werd de titel toegekend van Commandant en Directeur van Zr. Mr. Zeemacht in Oost-Indië. De Indische regeering

vertrouwde, dat de vereeniging van beide deelen der militaire marine in ééne hand gunstige resultaten zou geven, dat hierdoor betere samenwerking zou worden verkregen.

Na langdurige overweging werd in 1832 bij koninklijk besluit de sterkte van het Nederlandsche eskader in Oost-Indië bestendigd op 6 schepen: 2 fregatten en 4 korvetten. Uitdrukkelijk werd hierbij bepaald, dat dit smaldeel beschouwd moest blijven als auxiliair en den Gouverneur-Generaal opgedragen eene reorganisatie der Koloniale Marine, waarbij met eenige aangegeven punten rekening behoorde te worden gehouden.

De Gouverneur-Generaal J. VAN DEN BOSCH was van meening, dat het auxiliair eskader volgens de aangegeven sterkte voldoende geacht kon worden voor alle zuiver militaire diensten in Oost-Indië. Verder zou volstaan kunnen worden met eene Civiele Marine, voor het overbrengen van troepen en benoedigheden, voor de bewaking der kusten tegen zeerooverijen en voor het houden der politie op de reeden. Die Gouverneur-Generaal was zoo overtuigd van de geringe waarde en groote kostbaarheid der Koloniale Marine, dat den 13^{en} Maart 1838, toen hij Minister van Koloniën was, de bestaande Koloniale Marine bij koninklijk besluit opgeheven en de Civiele Marine in het leven geroepen werd.

Belangrijke wijziging onderging de zeemacht na 1835 door het toevoegen van stoomschepen aan het eskader; later ook aan de Civiele Marine, welke in 1842 den naam ontving van Gouvernements Marine.

Nog steeds had op den voorgrond gestaan, dat de zeemacht bestemd was om het gezag tegenover inlandsche volken en vorsten te handhaven, zeeroof en slavenhandel tegen te gaan en in het algemeen rust en veiligheid in den archipel te waarborgen. Na 1850 kwam te Batavia de eigenlijke verdediging van de bezittingen echter meer ter sprake, en zulks gaf den Commandant der Zeemacht — Schout bij nacht E. G. VAN DER PLAAT — aanleiding, den Gouverneur-Generaal een rapport aan te bieden, waarin de rol besproken werd, welke de

zeemacht geroepen zou wezen te vervullen bij de verdediging van de bezittingen tegen een buitenlandschen vijand.

De Schout bij nacht VAN DER PLAAT oordeelde, dat de zeemacht in zulk een geval de voornaamste, de natuurlijke, de hoofdrol behoorde te hebben, omdat alleen door de vloot de verdediging afdoende kon worden gevoerd. Hij meende, dat herstel der Koloniale Marine noodig was om tot eene duurzame en goede regeling der marine-aangelegenheden te komen. Met deze conclusie kon de Minister van Marine zich echter niet vereenigen, uit vrees dat de vroeger ondervonden moeilijkheden met het personeel zich zouden herhalen. Tot gelijk besluit kwam eenige jaren later eene commissie van enquête uit de Tweede Kamer der Staten-Generaal, na verscheidene deskundigen gehoord te hebben.

In 1864 werden bij koninklijk besluit de bureaux van den Commandant der Zeemacht, van den Hoofdadministrateur van de Marine en van den Chef der Gouvernements Marine vereenigd tot een Departement der Marine in Nederlandsch-Indië. De Commandant der Zeemacht werd chef van dit departement. Eenheid van beheer en bestuur der marinezaken was nu wel verkregen, maar door de benoeming van den Commandant der Zeemacht tot chef van dit nieuwe departement, werd de vlootvoogd voor immer gescheiden van de vloot. Het voeren van het bevel op deze wijze moest noodzakelijk van zeer ongunstigen invloed wezen.

Bij koninklijk besluit van 16 November 1866 was eene regeling getroffen, welke aan alle moeilijkheden tusschen de departementen van Marine en van Koloniën een einde moest maken, maar spoedig niemand bevredigde en eene onuitputtelijke bron is geworden voor twistgeschrijf en geknoei, door de wijze waarop de zaak geregeld was.

Het besluit bepaalde, dat in Indië zou wezen eene zeemacht, bestaande uit vaartuigen, behoorende aan het Indische gouvernement en bemand met personeel van de Nederlandsche marine, en uit een deel der Nederlandsche marine om tijdelijk te worden gebezigd tot handhaving van het Nederlandsche gezag

en ter bevordering van de algemeene belangen van Nederland in de Indische wateren". De bestemming van deze schepen drukte de regeering zeer duidelijk uit door dit deel van de zee-macht in Oost-Indië te noemen: Auxiliair eskader. Ondersteld werd, dat in buitengewone omstandigheden dit eskader versterking zou ontvangen uit Nederland.

Het andere deel werd spoedig genoemd: Indische Militaire Marine — in tegenstelling met de civiele Gouvernements Marine? — hetgeen echter de meening deed ontstaan, dat er toch weer eene Koloniale Marine was. Ten onrechte! Uitdrukkelijk toch vermeldde het koninklijk besluit van 1866, dat de schepen, gebouwd ten laste der Indische geldmiddelen en bestemd om in Indië te blijven, dienst zouden doen op gelijken voet als die der Koninklijke Nederlandsche Marine.

Het besluit bedoelde niet anders dan eene finantieele regeling. Het gemis hiervan was de oorzaak geweest van al de ellende na 1838. Behoudens eene niet behoorlijk geregelde bijdrage uit de Indische middelen, waren sedert de opheffing der Koloniale Marine alle kosten der zeemacht in Oost-Indië gekomen ten laste van het Departement van Marine, hetgeen in 1867 nog den Minister van Marine deed zeggen, dat het voorzien in de behoeften van Indië een kanker was geweest voor de Nederlandsche vloot. Wel bewijst deze uitdrukking, hoe weinig men toen nog inzag, dat ons overzeesch bezit juist de reden van bestaan was der Nederlandsche zeemacht, of ten minste die spoedig zou worden.

De finantieele regeling kwam hierop neer, dat het Rijk de kosten zou dragen van het auxiliair eskader, uitgezonderd die van steenkolen en machinekamerbehoefden, en dat uit de Indische geldmiddelen alles zou worden betaald, wat niet ten laste kwam van het Departement van Marine.

Dat auxiliair eskader was geenszins bedoeld voor een eventueelen strijd met een buitenlandschen (Europeeschen) vijand; ten minste de daarvan in den archipel aanwezige schepen niet. De oud-Minister E. DE WAAL schrijft nog in 1880 (in zijn werk: *Onze Indische Financiën*), dat het auxiliair eskader tot

zijn recht kwam in 1873, tijdens den oorlog met Atjeh, eene buitengewone omstandigheid, waarvoor het stellig bestemd was.

Eigenlijk had men tot dien tijd -- en ook nog later -- weinig zorg voor een oorlog. De sterkte van de zeemacht sedert 1816 wijst daarop. Vreemde eskaders van eenige beteekenis -- een Russisch uitgezonderd -- waren ook niet in Azië, en men meende, dat in tijd van spanning Nederland even goed gelegenheid zou hebben om het auxiliair eskader te versterken, als eene vreemde mogendheid om een eskader in de wateren van den archipel te brengen.

In 1880 schreef DE WAAL nog, dat bij de zeemacht in Oost-Indië altijd gebreken waren voorgekomen als in 1873, toen de toestand van het materieel beslist zeer slecht was, en de Gouverneur-Generaal aan den Minister van Koloniën seinde: »toestand marine treurig». Men mocht echter verwachten, voegde hij er bij, dat onze zeelieden ook met de zieke schepen uitmuntende diensten zouden bewijzen. En elders in het zelfde werk (*Onze Indische Financiën*) leest men, dat de herstelling steeds onvoldoende was, dat zieke schepen in beweging werden gehouden en gezonde afgebeeld. Voor zoover mijne ervaring gaat, is dit oordeel juist; ook voor den tijd na 1880. Waar een oud-Minister van Koloniën zulke toestanden billijkt, als dood natuurlijk voorstelt ten minste, mag daar niet betwijfeld worden of ooit ernstig rekening werd gehouden met de mogelijkheid van een strijd met een buitenlandschen vijand? Overal blijkt trouwens wit, dat de Regeering geen vijand -- ten minste geene beteekenende vijandelijke macht -- in den archipel verwachtte. Zij sprak dit zelfs herhaaldelijk uit.

En toch moet de zeemacht in de allereerste plaats berekend wezen op zulk een strijd. Dat zulks thans het geval is, ligt eenerzijds aan de geheel veranderde politieke verhoudingen, waardoor het gewapend optreden van eene vreemde mogendheid in den archipel aan waarschijnlijkheid heeft gewonnen, anderzijds aan de belangrijk gewijzigde toestanden in den archipel zelven, waardoor de taak van de zeemacht veel minder gewichtig is geworden, voor zoover betreft het helpen hand-

haven van rust, orde en veiligheid. Feitelijk was dit ongeveer eene eeuw de hoofdtaak der zeemacht in Oost-Indië. En voor veel meer was zij ook niet berekend; eigenlijk ook niet bestemd, al kwam sedert 1850 de buitenlandsche vijand nu en dan ter sprake.

De nieuwe hoofdbestemming van de zeemacht in Oost-Indië werd eindelijk officieel vastgesteld door een koninklijk besluit van 1896. Wel was het doel van dit besluit — evenals van het voorgaande van 1866 — om de finantieele regeling tusschen de Departementen van Koloniën en van Marine op nieuw vast te stellen, maar de bewoordingen waarin dit besluit is gesteld, geven duidelijk aan, dat aan de zeemacht in Oost-Indië eene andere taak werd opgelegd. (Zie de bijlagen B. en C.)

De sterkte van het Europeesch personeel der vloot wisselde in de laatste 40 jaren weinig. Gewoonlijk was zij omstreeks 3000 koppen; zelden meer, maar wel eens een paar honderd minder.

Tot zoover de geschiedenis der zeemacht in Oost-Indië. Wij komen nu tot de zeemacht, zooals wij die thans in de bezittingen behoeven, ter handhaving van de soevereiniteit van den Staat overal in den archipel. Dat deze taak noodwendig aan de zeemacht in de eerste en voornaamste plaats moet worden opgedragen, behoeft geen lang betoog. Onmogelijk toch is het, die soevereiniteit te handhaven alleen door een leger, zelfs al bestond dit uit de geheele gewapende bevolking. Langs dien weg zal hoogstens het gezag te land gehandhaafd kunnen worden, maar wij zullen niets te zeggen hebben in de zeeën, welke de duizende deelen van het eilandenrijk omspoelen. In de wateren van den archipel zou de neutraliteit van den Staat niet gehandhaafd kunnen worden, ja zonder zeemacht zou er zelfs niets wezen wat eene vreemde mogenschap aanleiding zou kunnen geven om onze neutraliteit te eerbiedigen, zoodra haar belang medebracht, eenig punt van den archipel uit te kiezen tot operatiebasis van hare vloot, tot aanvulling van den voorraad (steenkolen, munitie, victualie, enz.) of tot rustverschaffing aan de bemanning der schepen. En buiten twijfel moet

het handhaven der neutraliteit beschouwd worden als een recht, maar tevens als een plicht van den souverainen Staat, die geene partij kiest in den strijd tusschen oorlogvoerende mogendheden.

Maar ook de verdediging kan niet aan een leger alleen worden overgelaten en wel allerminst aan een volksleger. De eilanden van den archipel zijn bewoond door zeer verschillende volken, die wel allen onder ons rechtstreeksch bestuur staan of Nederland als suzerain erkend hebben, maar daarom nog niet met hart en ziel Nederlander zijn. Door een klein politieleger gesteund, worden gezag, rust en veiligheid in het uitgebreide gebied gehandhaafd en zulks kan geschieden, omdat de bevolking ongewapend, ten minste niet van vuurwapenen in beteekenende hoeveelheid voorzien is. Geheel anders zou de toestand worden, indien men de bevolking ging wapenen en hieruit plaatselijk eene strijdmacht organiseerde, geschikt om met eenige kracht op te treden tegen een buitenlandschen (Europeeschen) vijand. Mijns inziens kan hiervan stellig in zeer geruimen tijd nog geene sprake wezen, omdat niet uit het oog verloren mag worden, dat Nederlandsch-Indië eene bezitting is, geene volksplanting. Hiermede bedoel ik niet te zeggen, dat de inlandsche bevolking bij eene verdediging van geen nut kan wezen, maar slechts dat eerst gezorgd moet worden voor belangstelling, waardeering en sympathie voor het overheerschende ras. Wanneer deze bij de bevolking aanwezig zijn, dan zal zulks van veel nut wezen; niet alleen in tijd van oorlog. En dan eerst zal er op krachtige medewerking van de geheele bevolking gerekend mogen worden bij den strijd met een buitenlandschen vijand.

Maar ook al was er geen bezwaar om de inlandsche volken stelselmatig te wapenen, dan nog zou die plaatselijke verdediging alleen nut hebben, wanneer de vijandelijke strijdmacht zich daarheen begaf, waar de bevolking talrijk genoeg is om tegen die strijdmacht met voldoende kracht op te treden, of waar de gemeenschapsmiddelen zoodanig zijn, dat eene voldoende weermacht aldaar gebracht kan worden. In zeer veel gevallen zal noch het een noch het ander het geval zijn. Alleen

Java is dicht bevolkt, nagenoeg overal elders is de bevolking dun gezaaid, dikwijls zelfs zeer dun en menig eiland is onbewoond. Met de gemeenschapsmiddelen te land is het grootendeels nog zeer slecht gesteld en troepenvervoer over zee zal nitteraard niet mogelijk wezen, wanneer de vijand meester is ter zee. In dit geval zal het leger (de gewapende bevolking) gebonden wezen aan een bepaald eiland.

Geheel ondenkbaar is het om de verdediging van de bezittingen op te dragen aan het Nederlandsch-Indische leger. Voor het oogenblik is zulks ook hier de taak van dit leger en om het die bestemming te geven, zal het zulk eene enorme uitbreiding in personeel en materieel — om alleen hiervan te spreken — moeten ondergaan, dat het denkbeeld wegens de kosten reeds als onuitvoerbaar zal moeten worden beschouwd. Dit sluit natuurlijk niet uit, dat ook het koloniale leger zal deelnemen aan de verdediging tegen een buitenlandschen vijand, maar de beteekenis van dit leger als zoodanig moet niet overschat worden. Men mag het geene taak opdragen, waarvoor het in de verste verte niet berekend kan zijn: de verdediging van al onze bezittingen in den archipel tegen een buitenlandschen vijand.

Voor de zeemacht is dan ook de taak weggelegd om de bezittingen te verdedigen en de souvereiniteit van den Nederlandschen staat te handhaven. De uitgebreidheid van het eilandenrijk — ongeveer die van half Europa — en nog meer de enorme lengte van de kustlijn maken het echter onmogelijk, dat die taak kan volbracht worden door middel van vaartuigen, bestemd voor kustverdediging. De kosten zouden dan alle redelijke grenzen te buiten gaan en ten slotte zou met zulk eene macht al weer half werk worden gedaan. Immers, de verdediging zou plaatselijk blijven, alhoewel nu niet uitsluitend te land, dus de souvereiniteit niet gehandhaafd worden, den indringer reeds dadelijk het meesterschap ter zee worden gelaten. De eenige weg om meester te blijven overal in den archipel is dan ook, aldaar de beschikking te hebben over een krachtig eskader, dat, los zijnde van de plaatselijke verdediging,

den indringer opzoekt, hem op het gunstige oogenblik aanpakt en verslaat, hem dwingt onze onzijdigheid te eerbiedigen of hem minstens het verblijf in den archipel op den duur onmogelijk maakt.

Eene vloot alleen zal kunnen voorkomen, dat eenmaal de buitenbezittingen worden geroofd en dan later het geïsoleerde Java wordt geblokkeerd om zonder strijd te vallen, enkel en alleen als gevolg van het afsnijden der verbindingslijnen en ondanks de meest volmaakte verdediging van dit eiland door een leger, juister gezegd, eene volmaakte voorbereiding hiertoe; want de verdediging zelve zal niet op de proef worden gesteld. De vijand, eenmaal meester ter zee zijnde, zal er de voorkeur aan geven, bedaard af te wachten, wat niet uitblijven kan. In ieder opzicht is zulks voor hem verkieslijk. Offers zal hij alleen brengen om meester te worden in de wateren van den archipel.

Is het alzoo, mijns inziens, ondenkbaar, dat Nederland meester blijft in den archipel zonder eene krachtige vloot, belang en plicht beide maken het noodzakelijk, dat wij daar souverain zijn. Eeuwen lang zijn de inlandsche volken in meerdere of mindere mate afhankelijk geweest van de Nederlanders en ons gezag is zeker dikwijls wat heel weinig werkzaam geweest in hun belang. Omtrent de plichten, welke zulk een bezit oplegt, is de meening in latere jaren belangrijk gewijzigd en nu wordt zelfs algemeen erkend, dat op Nederland de plicht rust, de volken van den archipel te ontwikkelen, te beschaven en tot welvaart te brengen. Niet alleen uit eigen belang alzoo, maar ook om die ethische taak te kunnen vervullen, zijn wij dus verplicht te zorgen, meester te blijven in den archipel; want mochten wij eenmaal van daar verdrongen worden, dan zijn onze beste bedoelingen omtrent de bewoners vrij wel waardeloos, omdat de weg zou zijn afgesneden, deze tot uitvoering te brengen.

Uitdrukkelijk moet hierop gewezen worden, want velen schijnen niet te beseffen, dat men, om iets tot stand te brengen, in de eerste plaats het recht van spreken en handelen moet

hebben en over de middelen moet kunnen beschikken om zijn wil door te zetten bovendien.

Hoe moet het Nederlandsch eskader in Oost-Indië zijn samengesteld?

Mijns inziens uitsluitend uit pantserschepen en torpedobooten, voor zooverre betreft de verdediging tegen een buitenland-schen vijand. Gepantserde schepen toch verdienen alleen den naam van slagschepen; alleen zij zijn bestemd — en in nauw verband hiermede geschikt — om te vechten. Zonder voldoende bescherming van romp, stoomketels, voortstuwingswerktuigen, stuurinrichting, geschut, torpedo-inrichtingen, munitieaanvoer en bemanning, is een modern oorlogsschip te kwetsbaar om den strijd te aanvaarden met schepen, die wel zoodanig beschermd zijn. Hoe ver die bescherming nu precies moet gaan, is eene zaak van persoonlijke opvatting. Mij komt het voor, dat onze slagschepen in Oost-Indië voldoende beschermd zijn, indien de gewone granaten van het middelbaar snelvuurgeschut als regel het pantser niet zullen doorboren. De pantserprojectielen toch zijn minder te vreezen, omdat het effect van zulk een projectiel — veelal niet voorzien van springlading, dus geen granaat — veel minder groot zal wezen en zelfs een lek, ter hoogte van de waterlijn, dikwijls gestopt zal kunnen worden. De kans van normaal treffen is zoo uiterst gering, dat ik het ongewenscht acht, tegen het treffen onder zulke omstandigheden te assureeren, terwijl het mij eveneens onnoodig voorkomt, bij het vaststellen van de pantserdikte den gevechtsafstand als minder dan 800 M. aan te nemen. Wegens al deze beperkingen schreef ik hier boven: »als regel het pantser niet zullen doorboren”. Met de projectielen uit zwaar geschut wensch ik ook al weinig rekening te houden, omdat het aantal zware kanonnen op een vijandelijk schip — in Oost-Indië — wel altijd zeer beperkt zal wezen en de vuursnelheid van die kanonnen gering is, evenals de voorraad projectielen aan boord beschikbaar.

Ik erken, dat de door mij voldoende geoordeelde bescherming het schip geenszins onkwetsbaar maakt voor alle vijandelijke artillerie, maar geheel onkwetsbaar is geen enkel schip; het is

altijd de vraag van wat meer of wat minder. En aangezien nu iedere besparing van gewicht op de bescherming een groot voordeel oplevert, omdat dit gewicht ten bate kan komen van iets anders (bewapening, munitievoorraad, kolenvoorraad, snelheid) of door de gewichtsbesparing minder hoge eischen worden gesteld aan de voortbewegingsmiddelen van het schip, omdat het totaal gewicht — de waterverplaatsing — minder is, zoo acht ik het bepaald verstandig, niet te veel tegen alle mogelijkheden te willen verzekeren, de meer theoretische onvolkomenheden te accepteren, wanneer daardoor practisch voldoende resultaten worden verkregen. De assurantie — hier de bescherming — moet niet te drukkend worden voor het bedrijf; een deel van de slechte kansen moet genomen worden als „eigen risico“.

De bewapening van het schip zal, wat de artillerie betreft, zoo krachtig mogelijk moeten wezen en in het bijzonder het middelbaar snelvuurgeschut goed vertegenwoordigd zijn. Zwaar geschut acht ik van minder, ofschoon niet zonder belang. Een enkel zwaar kanon doet dadelijk zulk een belangrijk gewicht voor de overige artillerie verloren gaan en dezelfde redenen, welke mij dit geschut op de vijandelijke schepen minder doen vreezen, doen het mij ook minder noodig achten voor de bewapening van de onze. Uit het oog mag toch niet verloren worden, dat de bescherming van geen oorlogsschip zoo afdoende is, dat doorboring van het pantser noodzakelijk is om het practisch buiten gevecht te stellen; naarmate de pantsring zwaarder is, zal zij minder uitgebreid wezen.

Eene torpedobewapening — onderwaterlanceering — komt mij op de pantserschepen gewenscht voor; maar het aantal zou ik willen beperken tot hoogstens drie. Deze bewapening moet eene secundaire blijven, maar is toch van belang, vooral om hare defensieve waarde. Zij zal den vijand op eenigen afstand houden, wat gewenscht is met het oog op de dikte van het pantser onzer schepen.

De voorraad torpedo's zal grooter moeten zijn dan thans bij ons gebruikelijk is; twee stuks voor één lanceerinrichting is

te weinig en eene vermeerdering met 50 $\frac{0}{0}$ — 3 in plaats van 2 — reeds eene belangrijke verbetering. Vooral met het oog op de groote afstanden in den archipel, waardoor aanvulling van den voorraad wel eens geruimen tijd zal kunnen uitblijven, acht ik die vermeerdering noodig. Wanneer men eenmaal een schip voorziet van eene torpedobewapening, dan moet het niet licht kunnen voorkomen, dat men daarvan geen gebruik kan maken wegens gemis aan torpedo's. Men zou dan alleen de nadeelen van de inrichting hebben en deze onderschatte men niet, want alles wat aan boord nutteloos is, moet bepaald nadeelig worden genoemd. De beperkte ruimte aan boord was toch oorzaak, dat ter wille van dat nuttelooze iets anders opgeofferd werd. De mogelijkheid, dat men in een gevecht 2 torpedo's uit één lanceerinrichting gebruikt, is zeker niet denkbeeldig en komt zulks voor, dan heeft men bij een volgend treffen hier geen projectiel, want iedere torpedo is „geregeld” voor eene bepaalde lanceerinrichting. Het kan natuurlijk altijd voorkomen, dat de voorraad munitie — zoowel granaten als torpedo's — uitgeput is, maar bij de torpedo wordt die grens al zeer spoedig bereikt, waarbij nog komt dat al zeer gemakkelijk een torpedo tijdelijk niet bruikbaar is, tengevolge van eenige beschadiging of eenig gebrek. Ook hierom komt het mij doelmatiger voor te hebben, bijv. 3 lanceerinrichtingen, ieder met 3 torpedo's, dan 4 lanceerinrichtingen, ieder met 2 torpedo's. In het eerste geval komt mij de bewapening — speciaal voor onze schepen in Oost-Indië — krachtiger voor, terwijl belangrijk gewonnen wordt aan ruimte en bespaard aan kosten.

Het komt mij onnoodig, ja zelfs ongewenscht voor om aan de pantserschepen groote snelheid te geven. Niet omdat ik groote snelheid op zich zelve geen voordeel acht, maar omdat deze slechts verkregen kan worden door (te) groote offers. Ik bedoel niet geldelijke offers, ofschoon ook deze zeer aanzienlijk zullen zijn, maar ik heb het oog op de nadeelen, welke aan groote snelheid onafscheidelijk zijn verbonden en die de waarde van het schip als wapen en als woning — in Oost-Indië een factor van groote betekenis — verminderen.

Groote snelheid brengt toch mede meer gecompliceerde werktuigen en hierdoor meer onderhoud, grooter kans op gebreken en behoefte aan kundiger en meer ervaren personeel. Voor het grooter vermogen der werktuigen wordt meer stoom geëischt, alzoo meer stoomketels, wat beteekent verlies aan ruimte en meer gewicht ten behoeve van de voortstuwing van het schip. Dit meerdere gewicht — de grootere waterverplaatsing van het schip — is op zich zelf echter eene oorzaak van minder snelheid bij gelijk vermogen en eischt alzoo andermaal krachtiger werktuigen en meer stoomketels.

En om van die groote snelheid gebruik te maken, heeft men noodig meer brandstof, meer (zoet) water, meer smeermiddelen, enz. Dit beteekent, dat de voorraad — dus de gelegenheid tot berging — grooter moet wezen; alzoo nogmaals ruimteverlies of juist gezegd beschikbaarstelling van grooter deel van het schip voor de voortbeweging hiervan. En het verbruik van genoemde artikelen — de meerdere slijtage van al de werktuigelijke inrichtingen blijft nog buiten beschouwing — neemt toe buiten alle verhouding tot de snelheid, wat de zaak nog erger maakt.

Wegens het grooter vermogen wordt ook meer personeel vereischt, wat andermaal ruimteverlies beteekent en vermindering van het aantal combattanten, procentsgewijs berekend over de geheele bemanning. De groote snelheid maakt dus van het schip steeds meer stoomschip, minder oorlogswaapen.

Bij al deze nadeelen komt nog, dat voor onze schepen in Oost-Indië groote snelheid ook daarom van minder belang is te achten, omdat er zoo hoogst zelden gebruik van zal zijn te maken, terwijl de nadeelen blijvend zijn en ook nog kostbaar, omdat de exploitatie zeer weinig economisch is. Eene stoommachine werkt toch het meest zuinig — er is hier natuurlijk sprake van betrekkelijke zuinigheid — wanneer het vermogen ontwikkeld wordt, waarvoor zij werd ontworpen.

Dat van de groote snelheid in Oost-Indië weinig gebruik zal kunnen worden gemaakt, vindt zijne oorzaak in tal van omstandigheden. Zoo zullen de groote afstanden en het gering

aantal kolendepôts — ook al wordt dit belangrijk vermeerderd — steeds verplichten tot zuinig kolenverbruik. Grooter verbruik van brandstof wordt toch noodzakelijk gevolgd door spoediger behoefte aan aanvulling van den voorraad. En de in korter tijd afgelegde weg zal over den geheelen afstand toch nog verlies kunnen opleveren, indien tijd verloren gaat door extra kolenladen; vooral wanneer een omweg gemaakt moet worden om een kolenstation aan te doen. De wanverhouding tusschen het grootere verbruik en de meerdere snelheid zal de winst al zeer spoedig omzetten in verlies.

Aangezien het stoomen met groot vermogen zeer kostbaar is, zal op een schip nooit meer dan een beperkt aantal bewakende stokers aanwezig zijn en alzoo het gemiddelde peil van de stokers voor de vuren altijd belangrijk blijven beneden dat van de stokers op een proeftocht. Het is duidelijk, dat het ontwikkeld vermogen dan ook veel miuder zal wezen en dus eveneens de snelheid van het schip. Het stoken der vuren is toch volstrekt geen eenvoudig werk; er is veel oefening noodig om dit goed te doen. Dit blijkt herhaaldelijk wanneer bij de periodieke stoomtochten met vol vermogen de proeftochtsnelheid in de verte niet wordt bereikt, ondanks een ontzaggelijk verbruik van brandstof en zonder dat voor die zeer belangrijke verschillen eenige andere verklaring is te vinden dan mindere bekwaamheid van het stokerspersoneel in het behandelen der vuren.

In tijd van oorlog zal spaarzaam gebruik van brandstof gewenscht zijn, omdat een oorlogsschip bij eventueele ontmoeting van den vijand over een voldoende voorraad zal moeten kunnen beschikken om den strijd te voeren, den vijand te achtervolgen of dezen te ontwijken — na den strijd of hiervoor — wanneer overmacht het aangaan of volhouden van den strijd niet veroorlooft, de kans op succes al te gering zou wezen. Eigenlijk is alleen in het laatste geval groote snelheid voor onze schepen van waarde, want ook in het gevecht zal van groote snelheid weinig gebruik worden gemaakt. Het gemis aan groote snelheid wensch ik te vergoeden door groot offensief

vermogen en voldoende bescherming. Dit acht ik beter dan van deze beide ten offer te brengen aan meerdere (?) snelheid en mindere betrouwbaarheid van het wapen.

Groote snelheid heeft ook voor onze pantserscheepen in Oost-Indië minder waarde, omdat men den vijand ten slotte toch aantreffen en bevechten moet om tot eene beslissing te komen. Door hem te ontwijken kan men de beslissing misschien verschuiven, maar zeker niet verkrijgen; ten minste niet ten onzen gunste. En ook de vijand wenscht eene beslissing, hij komt er voor in den archipel. Hij zal onze vloot niet steeds ontwijken, omdat hij op die wijze geen meester ter zee kan worden en dit toch wezen moet om zich op den duur ergens in den archipel te handhaven, daar met blijvend succes op te kunnen treden. Ook de schepen van eene oorlogvoerende mogendheid, die onze onzijdigheid niet respecteert, zullen wij ter plaatse aantreffen; ten minste wanneer dit bestaat in een stelselmatig gebruik maken van neutraal terrein, want het voorkomen van alle niet geoorloofde handelingen zal steeds onmogelijk wezen, afgescheiden van alle voorzorgsmaatregelen. De volmaaktheid is hier zeker nooit te bereiken, ook niet met de snelst verplaatsbare vloot en de beste communicatiemiddelen.

De snelheid van een eskader of in het algemeen van eene scheepsmacht wordt bepaald door de snelheid van het traagste schip. De snelheid van eene eenigszins talrijke vloot zal hierom nooit groot wezen. De snelheid op den proeftocht van eenig schip wordt steeds verkregen onder gunstige omstandigheden, want anders wordt de proef niet gedaan of als zoodanig beschouwd en op nieuw gedaan. Later zijn mindere kwaliteit van brandstof en smeermiddelen en mindere geoefendheid van het personeel al dadelijk gewichtige redenen voor het verkrijgen van minder goede resultaten. Ook het nietschoon zijn van het schip beneden de waterlijn, slijtage (ouderdom) van stoomketels en werktuigen, toevallige gebreken, enz. zijn zoovele redenen voor zeer belangrijke vermindering van de te bereiken snelheid. Waar reeds op één schip zooveel factoren kunnen

voorkomen, die alle van ongunstigen invloed zijn — en zich krachtiger en sneller doen gevoelen, naarmate de proeftochtsnelheid hooger was, de snelheid van het schip hooger *heet* te zijn — daar wordt de waarschijnlijkheid zeer groot, dat bij een eskader de snelheid van het geheel zal blijven ver beneden de proeftochtsnelheid van het enkele schip. Met het toenemen van het aantal schepen zal de snelheid van den traagsten looper, dus die van het eskader, dalen en hierom kan aangenomen worden, dat de snelheid van eene vijandelijke vloot, welke zich in den archipel vertoont, zeer matig zal wezen.

Om al de boven aangegeven redenen acht ik een maximum snelheid van 14 mijl voor onze pantserschepen in Oost-Indië voldoende en zou wenschen, dat bepaald werd, dat zij op den proeftocht onder normale omstandigheden — geene uitgezochte steenkolen, geen uitgezocht personeel — moesten loopen bijv. 12 mijl. Op deze wijze zou worden voorkomen, dat reeds vóór de oplevering van het schip blijvend nadeel werd toegebracht, speciaal aan de stoomketels. En wat geen gering voordeel zou wezen, men zal weten over welke snelheid beschikt kan worden. Die nominale snelheid, welke steeds onbereikbaar blijft, acht ik een groot gevaar, omdat zij altijd in eene berekening kan worden opgenomen en dan teleurstelling zal brengen. In tijd van oorlog kan zulk eene misrekening de ernstigste gevolgen hebben.

Wat de afmeting der pantserschepen aangaat, ben ik van meening, dat hunne waterverplaatsing niet grooter moet wezen dan \pm 5000 ton. Hiervoor zijn verschillende redenen. Al dadelijk zal de grootte van invloed zijn op het aantal schepen, omdat rekening moet worden gehouden met de kosten; en het aantal moet niet te veel beperkt worden. Het is toch volstrekt niet waar, dat de gevechtswaarde van twee schepen van zekere afmeting ongeveer gelijk is aan die van één schip van omstreeks de dubbele afmeting; ten minste in de practijk zal die leer niet doorgaan. Immers door verloren gaan, herstelling, aan den grond geraken, averij, enz. van een enkel schip wordt de kracht van het eskader meer verminderd, naar-

mate het schip grooter en hierom het aantal schepen geringer is. Ook zal het grootere schip, ten gevolge van den meerderen diepgang, niet overal kunnen komen, waar het kleinere diensten kan bewijzen. En terwijl aan de twee kleine schepen ieder eene verschillende taak kan worden opgedragen, is het groote schip ondeelbaar en dus gelijktijdig slechts op eene plaats te gebruiken. Voor de diensten in vreedestijd te bewijzen, is dit zeker een zeer groot nadeel. Voor machtsvertoon zal als regel de verschijning van een klein pantserschip even afdoende wezen als dat van een groot zou zijn; maar is men verplicht het groote te gebruiken, dan legt men dus voor deze dienstverrichting noodeloos beslag op een grooter deel van het eskader, terwijl de kosten waarmede deze gepaard gaat, ongeveer tweemaal grooter zouden wezen. En nu mag in het algemeen genomen de exploitatie van één groot schip iets zuiniger wezen dan van twee van de halve grootte te zamen, toch mag voor onze zeemacht in Oost-Indië die berekening zeker niet gelden om de groote schepen aan te prijzen.

Nog eene gewichtige omstandigheid pleit er voor, aan de pantserschepen geene grootere waterverplaatsing te geven dan ± 5000 ton of liever, wat hiermede nauw samenhangt, geen grooteren diepgang dan ± 60 d.M., de diepte der toegangen tot de reede van Soerabaja. Aan kunstmatige verdieping van die toegangen geloof ik niet en ik acht deze ongemotiveerd, omdat het geld stellig nuttiger kan worden besteed. De reede van Soerabaja is beslist eene van de beste natuurlijke havens van den aardbol en er is dus geene reden, die haven te willen verbeteren, ten koste van een niet te ramen aantal millioenen gouds, waar zij aan alle redelijke eischen voldoet en hoogstens behoefte is aan verbetering van de gemeenschapsmiddelen van de reede met den wal. Ongewenscht acht ik die zoogenaamde verbetering, omdat de tegenwoordige diepte alle groote vijandelijke schepen van Soerabaja verwijderd houdt, wij hier geene rekening behoeven te houden met krachtiger schepen dan de onze kunnen zijn. Als reparatiewerf en arsenaal zal Soerabaja voor de zeemacht steeds van belang kunnen wezen, ook door

hare geographische ligging; maar onze schepen moeten er dan ook kunnen komen . . . en die van den vijand liefst niet. Om dit laatste te bevorderen, zal eventueel verdiepen van de toegangen gepaard moeten gaan met den aanleg van kostbare verdedigingswerken.

Het zal wel niet nader behoeven te worden toegelicht, dat het van belang is, dat de kolenberging der schepen zoo ruim mogelijk is, ten einde den voorraad langer te kunnen doen strekken, minder afhankelijk te wezen van aanvulling van den voorraad, en dat getracht moet worden, de schepen zoo woonbaar mogelijk te maken. Vooral in Oost-Indië is voldoende logies een eisch van gewicht. Wil men den Europeaan, onder toch altijd ongunstige levensvoorwaarden, gedurende eenigen tijd volwaardig houden, dan zal het verblijf aan boord zoo goed moeten wezen als eenigszins mogelijk is, zonder dat aan oorlogseischen wordt te kort gedaan.

Alvorens van de pantserschepen af te stappen, nog een enkel woord omtrent de brandstof, welke de pantserschepen moeten gebruiken. Reeds voor vele jaren was men van meening, dat de zeemacht in Oost-Indië onafhankelijk moest wezen van den aanvoer van steenkolen uit den vreemde, omdat die aanvoer nooit verzekerd geacht kon worden. Met het oog hierop, ijverde de Gouverneur-Generaal ROCHUSSEN voor de kolenontginning op Borneo, ja hij bezocht zelfs speciaal hierom de mijnen aldaar. Ook de kolenontginning op Sumatra werd door de Regeering aanbevolen, ten einde aan de zeemacht de zekerheid te geven, dat zij steeds over de voor haar onmisbare brandstof zou kunnen beschikken. En nog meer dan vroeger mag de brandstof thans onmisbaar worden genoemd, nu de voortbeweging van alle oorlogsvaartuigen uitsluitend door stoomkracht geschiedt en bovendien voor vele andere zaken aan boord stoom vereischt wordt.

Ondanks dit alles, heeft men onze moderne oorlogsschepen voorzien van stoomketels, die Engelsche kolen noodig hebben. De verschillende kolensoorten, welke in Oost-Indië gedolven worden, en de hiermede in samenstelling vrij wel overeenkomende

Japansche, Chineesche en Australische steenkolen zijn weinig of niet bruikbaar. Niet bruikbaar, omdat zij zooveel bezwaar opleveren bij gebruik, dat de schepen hoogstens eene matige vaart kunnen loopen en dus de snelheid, ter wille waarvan men zich zooveel opofferingen heeft getroost, ook om deze reden in de verte zelfs niet bereikt kan worden. Ook van dezen kant bekeken, kan die groote nominale snelheid dus niet anders dan eene kostbare dwaasheid worden genoemd, want juist in tijd van oorlog ontbreekt de zekerheid, dat men over de middelen zal beschikken, welke onmisbaar zijn om de schepen in dit opzicht tot hun recht te laten komen. Aangezien de deugden van een oorlogsschip zullen moeten blijken in tijd van oorlog, want hiervoor bouwt men oorlogsschepen, acht ik de groote snelheid onzer tegenwoordige oorlogsschepen, alleen reeds wegens de behoefte aan Engelsche kolen, niets waard.

Ten einde in de behoefte aan Engelsche kolen te voorzien, zal men nu in Oost-Indië een grooten voorraad moeten hebben, maar dit is zeer kostbaar. Niet alleen omdat de Engelsche kolen veel hooger in prijs zijn dan de inlandsche, maar voornamelijk omdat opgeschuurde kolen snel in qualiteit achteruitgaan. Groote voorraad verplicht dus tot groot verbruik, want in tijd van oorlog moet niet alleen de hoeveelheid groot, maar tevens het gehalte zoo goed mogelijk wezen. Het gehalte van de brandstof is toch van zeer grooten invloed op het ontwikkelde vermogen en dus op de snelheid van het schip en — afgescheiden van die snelheid — op de lengte van den weg, welke met den geheelen voorraad aan boord kan worden afgelegd. Maar hoe groot de voorraad Engelsche kolen in Oost-Indië opgeschuurd ook wezen moge, absoluut genomen is hij steeds beperkt en nooit zal men dus de zekerheid hebben, dat hij niet uitgeput zal wezen vóór dat deze kolen gemist kunnen worden. Te grooter is dit gevaar, omdat men ter wille van de kosten het verbruik in tijd van vrede binnen zekere grenzen wil houden, wat beteekent dat ook de voorraad beperkt moet blijven.

Ook aan de Indische kolen kleeft het bezwaar, dat het

gehalte vermindert, wanneer de kolen opgeschuurd zijn. Dit bezwaar is hier echter van veel minder beteekenis, omdat die hoeveelheid gering kan wezen. De mijnen zelven toch dienen als hoofdmagazijn, van waaruit de depôts worden aangevuld naar mate van de behoefte.

Ik acht het alzoo noodzakelijk, dat de pantserschepen bij voorkeur Indische kolen gebruiken en dit ook steeds doen, zoodat het personeel met het gebruik van deze soort geheel vertrouwd geraakt. Stoomketels, welke minder geschikt zijn voor het gebruik van Indische kolen, moeten, om deze reden alleen reeds, niet op onze pantserschepen voorkomen.

Behalve de pantserschepen acht ik torpedobooten noodig; in de eerste plaats om in vereeniging met die pantserschepen op te treden. Met het oog op de omstandigheden in den archipel, komt het mij gewenscht voor, aan deze vaartuigen geene grootere waterverplaatsing te geven dan \pm 100 ton. Met de grootte stijgt de prijs belangrijk en tevens worden ook de exploitatiekosten hooger, hetgeen weér van invloed zal wezen op het aantal booten. Dit aantal nu moet zoo min mogelijk beperkt worden, want binnen zekere grenzen ligt de kracht van dit wapen juist in het aantal; als regel zal weinig resultaat worden verkregen door het optreden van één of van enkele torpedobooten.

In de ketels der torpedobooten worden Engelsche kolen gestookt, wat ik voor deze vaartuigen van minder bezwaar acht. Absoluut toch is de hoeveelheid steenkolen, welke deze booten verbruiken gering, en zonder bijzonder groote kosten kan eene hoeveelheid Engelsche kolen worden opgeschuurd, welke geacht kan worden in geval van oorlog voor zeer geruimen tijd voldoende te zullen wezen. Tegen grooten achteruitgang van qualiteit zal intusschen gewaakt moeten worden door voldoende verbruik — en hiermede samenhangende aanvulling van den voorraad — in tijd van vrede. Voor zoover dit niet geschiedt door de torpedobooten zelven, zullen Engelsche kolen verstrekt kunnen worden aan andere schepen. De door deze te ontvangen hoeveelheid zal betrekkelijk onbeteekenend wezen

en wel grootendeels verbruikt worden door kombuis en stoomsloepen. In geen geval kan dit eenig bezwaar voor die schepen opleveren.

Torpedobootjagers acht ik bij het eskader in Oost-Indië niet noodig; zoowel wegens de groote kosten als wegens de teêre samenstelling dezer vaartuigen zijn zij ongewenscht. Meer nog dan de torpedobooten zullen zij veelvuldig herstelling behoeven en zal hierin dikwijls moeilijk op voldoende wijze zijn te voorzien in Oost-Indië. Bovendien zijn zij ook geheel ongeschikt voor bewoning en zullen de pantserschepen in deze en andere nooden moeilijker kunnen voorzien dan bij de veel kleinere torpedobooten, met zeer weinig talrijke bemanning. Ook het brandstofbezwaar doet zich hier op zeer vergrootte schaal voor. In de Indische wateren zullen zij practisch van niet veel meer nut wezen dan de torpedobooten, die veel minder kostbaar zijn en veel goedkooper bij aanschaffing en in exploitatie.

Verkenningstvaartuigen worden door mij evenmin noodig geacht; ten minste speciaal hiervoor bestemde oorlogsvaartuigen. Bij de vloot zullen de torpedobooten zeer voldoende in de behoefte kunnen voorzien en overigens zal de eskadercommandant langs anderen weg te weten moeten komen, waar zich eventueel in den archipel eene vreemde strijdmacht ophoudt. De telegraaf en stoomschepen zullen hieromtrent wel steeds inlichting kunnen geven; zoo noodig worden voor dit doel schepen speciaal aangewezen, bijv. van de Gouvernements marine. In ieder geval acht ik het niet raadzaam, voor verkenning in den archipel vaartuigen te bouwen, die veel geld zullen kosten, geene offensieve waarde hebben en hoogstens van twijfelachtig nut zullen zijn.

Dat bij een eskader, los van plaatselijke verdediging, geene plaats is voor een of meer wachtschepen, is duidelijk. Aangezien deze schepen geene bepaalde diensten hebben te verrichten, zij slechts depôt zijn, kan het geld, aan deze schepen en aan de exploitatie daarvan besteed, meer ten bate van de zeemacht worden gebruikt. In het logies van enkele personen kan stellig op veel minder kostbare, maar betere wijze worden voorzien

aan den wal. Er kan geen bezwaar wezen, om het militair of burgerlijk gezag ter plaatse, zoo noodig, daarvoor te laten zorgen.

Zooveel mogelijke eenvormigheid van materieel is zeer gewenscht; het personeel zal hiermede dan beter vertrouwd wezen en economisch is het voordelig, omdat de reserve-voorraad beperkter kan zijn. De veelsoortigheid van een reserve-voorraad is bovendien eene bron voor verwarring, welke bij verzending zeer nadeelige gevolgen kan hebben, indien — soms na lang wachten — artikelen ontvangen worden, welke niet bruikbaar zijn. Ook is de veelsoortigheid oorzaak, dat artikelen spoediger als reserve-voorraad waardeloos worden. Veelsoortigheid is dus een gevaar voor de gevechtsgereedheid van de onderdeelen der vloot en tevens zeer kostbaar. Om deze redenen is het ook niet gewenscht, dat te veel alle nieuwtjes worden gevolgd. Het is begrijpelijk een streven van alle specialisten op de bureaux — en zij worden door een zwerm van *uitvinders* steeds in die richting gedreven — om nieuwe snuffjes in toepassing te brengen, maar de gezaghebbers op de vloot behooren hier te remmen in het belang van hare strijdvaardigheid en practische bruikbaarheid. Ook ter wille van de kosten behooren wij ons niet veel met proefnemingen in te laten, omdat de uitgaven hiervoor onevenredig zwaar drukken op een beperkt budget als het onze en het verleden aantoon, dat hierdoor veel geld werd weggegooid. Eene kleine zeemacht behoort zich alleen aan te schaffen, wat proefhoudend is gebleken.

In dit verband wensch ik er ook op te wijzen, dat ik niet gesproken heb van onderzeesche booten. Deze verkeerden nog in de periode van proefneming en de verkregen resultaten geven nog geene aanleiding, haar eene plaats toe te kennen bij onze zeemacht; allermintst bij ons eskader in Oost-Indië, dat los moet wezen van plaatselijke verdediging. In het tegenwoordige stadium zouden zulke vaartuigen zeker een nadeel wezen; de bewegelijkheid van het eskader zouden zij verlammen.

Het bespreken van de samenstelling van het eskader nood-

zaakt nu voor eenige oogenblikken het oog te richten op eene andere taak, welke de zeemacht in Oost-Indië nog heeft te vervullen. Zij moet ook medewerken om gezag, veiligheid, rust en orde in den archipel te handhaven en voor dit doel, zoo noodig, gewapend optreden tegen de inlandsche vorsten en volken. Eigenlijk was zij tot voor betrekkelijk korten tijd uitsluitend berekend voor deze taak, geheel hiervoor ingericht, al was er dan ook meermalen sprake van den buitenlandschen vijand.

Die taak, voorheen van zeer veel gewicht, kan nu echter geacht worden eene neventaak te zijn geworden. Niet alleen omdat de verdediging der bezittingen tegen een buitenland-schen vijand zooveel meer op den voorgrond is gekomen, maar ook omdat die andere taak op zich zelve zooveel aan belang-rijkheid heeft verloren. Zeeroof en slavenhandel waren zelfs minder dan eene halve eeuw geleden nog van veel beteekenis en verschaften ook later nog veel werk aan de zeemacht. De recht-streeksche bestrijding van beide, de uitbreiding van het direct bestuur en de grootere invloed in andere streken hebben intusschen zeeroof en slavenhandel belangrijk doen afnemen. De betere gemeenschapsmiddelen, de belangrijke vermeerdering van het aantal stoomschepen bij de Gouvernementsmarine, de groote uitbreiding van de particuliere stoomvaart, het geregelde postverkeer, de uitbreiding van het telegraafnet, enz. waren hierbij ook van grooten invloed en thans kan men zeggen, dat ten minste de zeeroof nog slechts bij uitzondering voorkomt.

Met het verminderen van de belangrijkheid van deze ne-ventaak zien wij het aantal vaartuigen, speciaal hiervoor be-stemd, ook verminderen, en het laat zich aanzien, dat binnen korten tijd met een half dozijn flottielje-vaartuigen — scheepjes van 600—800 ton waterverplaatsing — volstaan zal kunnen worden. Geheel overbodig zullen deze scheepjes intusschen niet spoedig worden, want niet alleen bewijzen zij op veel minder kostbare wijze diensten, welke de pantserschepen niet beter kunnen verrichten, maar zij kunnen komen daar, waar de

grootte schepen wegens hunne afmetingen moeten wegblijven, en zijn ook overigens voor de te verrichten werkzaamheden somtijde beter geschikt. Ofschoon het niet noodig is, deze vaartuigen blijvend in een station te houden, zoo is het toch van belang, dat zij door eenvoudige constructie en grootte soliditeit geruimen tijd de hulp van eene reparatie-inrichting kunnen ontberen. De goede bewoonbaarheid en de weinig kostende exploitatie zijn verder deugden, welke te vergeefs bij andere schepen van oorlog gezocht worden, ja meer en meer verloren gaan. Door de diensten, welke deze vaartuigen moeten bewijzen, zijn zij de aangewezen oefenschool voor het personeel der zeemacht; in het bijzonder geldt dit voor officieren en machinisten. Zelfvertrouwen en zeemanschap worden hier aangekweekt, en deze onmisbare eigenschappen moeten verkregen zijn, alvorens iemand geschikt geoordeeld mag worden voor de gewichtigste betrekkingen aan boord der pantserschepen. De flottieljevaartuigen, ofschoon geene waarde hebbende in den strijd met een buitenlandschen vijand, wat hen door velen als eene grief wordt aangerekend — ten onrechte, omdat zij niet de pretentie hebben in dien zin oorlogsschip te wezen — zullen dus niet als een lastpost voor de zeemacht beschouwd moeten worden, maar integendeel als een waardevol deel daarvan. In tijd van oorlog leveren zij de reserve aan bemanning.

Een tijd lang heeft men getracht van de schepen der Gouvernementsmarine eene soort tweede rangs oorlogsschepen te maken. Zij werden hierdoor kostbaarder en minder geschikt voor hunne eigelijke bestemming. Deze is toch niet van militairen aard, zooals de naam „civiele marine”, vroeger daaraan gegeven, ook aantoonde. Vooral in de laatste jaren is men krachtig opgekomen tegen dit tweeslachtig karakter, wat zeker in het belang der Gouvernementsmarine was. In haar materieel en personeel vindt de militaire marine echter steeds eene gewenschte hulp om zich tijdelijk uit te breiden, wanneer buitengewone omstandigheden dit noodig maken. Waar de taak der Gouvernementsmarine voor een groot deel politie-toezicht is, ligt het in den aard der zaak, dat zij met de zeemacht

samenwerkt tot handhaving van gezag, veiligheid en orde in den archipel.

Ik keer nu tot de hoofdtak der zeemacht terug; allereerst om na te gaan welke de sterkte van het eskader moet wezen aan pantserschepen en torpedobooten.

Gemakkelijk is het niet, aan te geven uit hoeveel pantserschepen het eskader in Oost-Indië zal moeten bestaan. De taak van de zeemacht is zóó veel omvattend en het terrein van hare werkzaamheid zóó uitgebreid, dat er eigenlijk niet te veel kunnen wezen. Ook een minimum is niet met wiskundige juistheid aan te geven; tot zekere grens is het eene zaak van appreciatie en temperament. Mijns inziens zal de sterkte niet op minder dan 8 pantserschepen mogen worden gesteld.

Wat de noodig te achten sterkte der torpedoboot-flottielje aangaat, geldt in het algemeen, dat het succes, met eene torpedoboot te bereiken, voor een groot deel afhangt van het aantal, dat verrassend optreedt, omdat de eenling als wapen zoo weinig betrouwbaar en haar eventueel succes al zoo weinig verzekerd is. Nog meer dan van de pantserschepen zal dan ook van de torpedobooten gezegd moeten worden, dat er eigenlijk niet te veel kunnen wezen. Ik meen, dat een getal van 24, dat is 3 per pantserschip, als minimum beschouwd moet worden.

Met het oog op de bemanning van het eskader in Oost-Indië verkeeren wij in buitengewoon ongunstige condities. In het algemeen zijn de levensvoorwaarden tusschen de keerklingen weinig gunstig voor den Europeaan; maar rekening houdende met de eischen, welke het klimaat stelt, kan hij na zekeren tijd geacht worden geacclimatiseerd te zijn. Aan boord van een oorlogsschip is het echter niet mogelijk, voldoende rekening te houden met het klimaat. Al zal men moeten trachten, de levensvoorwaarden zoo gunstig mogelijk te maken, het schip blijft als woning vrij wel ongeschikt en handenarbeid zal de Europeaan daár moeten verrichten. Van acclimatiseeren is dan

ook geene sprake, slechts van slooping. Hoogstens kan er naar gestreefd worden, den Europeaan zoo lang mogelijk ongeveer volwaardig te houden, door het sloopingsproces zich slechts langzaam te laten voltrekken en te zorgen, dat daarbij eene bepaalde grens niet wordt overschreden, door tijdigen terugkeer naar Europa.

Ondanks alle bezwaren, zal het personeel der vloot uit Europeanen moeten bestaan, opdat de bemanning onzer schepen minstens gelijkwaardig zal wezen met die van den vijand. Het ligt niet op den weg van het onderwerp, dat ons heden avond bezig houdt, na te gaan hoe die bemanning verkregen, opgeleid, bezoldigd en verpleegd moet worden. Die bemanning is eenvoudig een deel van het personeel der Nederlandsche zeemacht. Ik kan dan ook volstaan met er aan te herinneren, dat gezorgd moet worden, dat dit personeel fysiek zoo krachtig mogelijk zij, dat het bekwaam is, dat het uitmunt door ijver, plichtsbefef, voortvarendheid en durf. Eene in vergelijking met den tegenstander grootere waarde van het personeel zal toch moeten kunnen vergoeden eene eventueel op het papier geringere gevechtswaarde van het materieel. Het overwicht van het personeel kennen wij uit de geschiedenis.

Om dit alles te bereiken zal het personeel niet alleen van huis uit kerngezond moeten wezen, maar niet te lang tusschen de keerkringen mogen vertoeven en het verblijf aldaar zich niet te spoedig mogen herhalen. Het zal voldoende onderlegd moeten wezen, om zich door ervaring (en studie) verder te bekwamen, waarbij ik er aan herinner, dat de moderne schepen, voor onderhoud en behandeling van de vele werktuigelijke — en soms zeer samengestelde — inrichtingen, hoge eischen stellen aan de vakkennis en bedrevenheid van een groot deel der bemanning. Het zal behoorlijk bezoldigd moeten worden, opdat een ieder, die zijn plicht naar behooren vervult in zijne betrekking, een voldoende — zoo mogelijk een goed — bestaan vindt. Door billijke behandeling en waardeering van een ieders bekwaamheid en geschiktheid, ook blijkende uit het toekennen van eene groote mate van zelf-

standigheid, moet het gevoel van eigenwaarde en verantwoordelijkheid aangekweekt en het besef van plicht ontwikkeld worden.

Ten slotte moet gezorgd worden, dat er een zooveel mogelijk onverbreekbaar verband blijft tusschen schip en bemanning. Alleen hierdoor toch is het mogelijk, dat vertrouwen en achting eenerzijds, waardeering en belangstelling anderzijds ontstaan; factoren voor de gevechtswaarde van het oorlogsschip, welke moeilijk te hoog aangeslagen kunnen worden. Zonder dien band tusschen schip en bemanning zal de belangstelling in de zaak bij de overgrootte meerderheid ook geheel ontbreken.

Zeide ik hierboven, dat de bemanning uit Europeanen moet bestaan, dan moet daarop eene uitzondering worden gemaakt voor het stokerspersoneel. Het is gebleken, dat de inlandsche bevolking zeer bruikbare stokers kan leveren, wat van te meer belang is omdat juist voor dit werk de Europeaan het minst geschikt is, de levensvoorwaarden voor hem hier het allerongunstigst zijn. Voor een aanzienlijk deel zal het stokerspersoneel dus uit inlanders kunnen bestaan, maar zal ook hier van toepassing moeten zijn, dat zij één worden met het schip. Zij zullen aan boord moeten blijven, zoo lang het schip in Oost-Indië is.

De commandant van het Nederlandsch eskader in den Indischen archipel, zooals ik dat hierboven geschetst heb, zal moeten zijn een vlag-officier, verblijf houdende aan boord van een der schepen onder zijn bevel. Door eigen aanschouwing zal hij geheel op de hoogte van den stand van zaken bij zijn eskader kunnen wezen en hierdoor in staat, het bevel naar den eisch te voeren; niet gebrekkig, zooals noodzakelijk het geval moet wezen, wanneer de bevelvoering geschieden moet van op een afstand en zonder ooit bij het eskader te zijn.

Thans is de Commandant der Zeemacht te Batavia gevestigd, hetgeen moeilijk anders kan omdat hij tevens chef van het Departement der Marine in Nederlandsch-Indie is. Deze omstandigheid is echter een vloek voor de zeemacht. Hierdoor toch is zij veroordeeld om krachteloos te wezen; ten minste

indien men mag aannemen, dat de persoon van den aanvoerder op eene krijgsmacht van overwegenden invloed is. Immers, niet ten onrechte zegt het spreekwoord: »het oog van den meester maakt het paard vet". Dit op de zeemacht in Oost-Indië toepassende, kan het niet verwonderen, dat het beestje zoo mager is, want de baas ziet het nooit. De vlootvoogd voert het bevel nitsluitend van achter de schrijftafel te Batavia, hierbij gesteund door een talrijken staf, die het ook niet verder brengt. Te Batavia wordt alles geregeld; aan het oordeel van de commandanten der schepen wordt weinig overgelaten, aan hunne beslissing nog minder. Hunne zelfstandigheid wordt in de hoogste mate beperkt en het noodzakelijk gevolg is, dat de machine slecht werkt. Deze inmenging in de zaken van den verantwoordelijken chef ter plaatse kan niet genoeg veroordeeld worden. In onze geschiedboeken wordt meermalen geklaagd over den ongunstigen invloed van de gedeputeerden te velde in de dagen der Republiek, maar die toestand was nog heilig te noemen bij hetgeen wij in Oost-Indië zien gebeuren. Die heeren waren ten minste ter plaatse en voerden geen bevel; als representanten van het souverain gezag vulden zij slechts den bevelhebber aan. De Commandant der Zeemacht, die niet het souverain gezag vertegenwoordigt, voert echter wel het bevel en liefst op zulke groote afstanden, dat hij onmogelijk op de hoogte kan wezen der toestanden ter plaatse en dit zeer beslist dan ook niet is. Hij weet niet hoe de toestanden op de vloot zijn, of het personeel bekwaam is, of de commandanten en officieren al dan niet goed manoeuvreren, of de oefeningen goed worden geleid, wat het resultaat hiervan is, noch waarom dit zoo is, of er samenwerking tusschen meerderen en minderen is op grond van achting, vertrouwen en welwillendheid; van dit alles en van nog veel meer weet hij eenvoudig niets af en van vele andere zaken niet meer dan hem op papier wordt verteld.

De nadeelen van deze wijze van bevelvoeren worden niet geheel ontkend en meermalen werden dan ook eenige schepen tot eene divisie vereenigd. Vrij geregeld werd echter verzuimd,

aan den commandant dier divisie in werkelijkheid het bevel over te laten. Deze voerde dat meer in naam, de Commandant der Zeemacht te Batavia bleef niet alleen de chef van den divisie-commandant, maar ook de chef van de schepen, uitmakende de divisie. Aan de rechten en verplichtingen van den divisie-commandant, bij wet of koninklijk besluit vastgesteld, werd zelfs geregeld getornd. Niet alle divisie-commandanten legden zich zwijgend bij dit alles neer, ofschoon het klimaat berusting zeer in de hand werkt. Meermalen ontspoon zich een strijd op papier tusschen hooggeplaatste officieren, welke met heftigheid gevoerd — het tropisch klimaat maakt slaperig of prikkelbaar, somtijds beide te gelijk — en den tijd van beiden in beslag nemende, aan de zaak bezwaarlijk ten goede kon komen en in ieder geval minder gewenscht was, ofschoon zeer verklaarbaar als onvermijdelijk gevolg van eene slechte regeling.

Ik ben van meening, Mijne Heeren! dat alleen tot chef benoemd mag worden hij, die ten volle wordt vertrouwd, en dat een chef onmiddellijk vervangen behoort te worden, zoodra dit vertrouwen, onverschillig om welke reden, niet meer bestaat. Dit beginsel wordt echter niet gehuldigd, want dan zou er geene reden wezen voor eene contrôle, welke iemand eens deed zeggen, dat bij de Marine niets zoo goed was georganiseerd als het wantrouwen. Dat deze organisatie zoo uitmuntend is, zal ik niet beweren, maar ik verlang in het geheel geene organisatie van dit onderwerp. Ik wensch, dat het bestuur vertrouwen stelt in hem, die het zelf als chef aanwijst, en hierom acht ik het ook het beste, dat er geen Commandant der Zeemacht te Batavia aan den wal zit, maar dat de chef van het eskader aan boord en in hoogste instantie met de bevelvoering belast is.

Ik zeg »in hoogste instantie», omdat ik evenmin wensch, dat de Minister van Marine, onder wien hij onmiddellijk moet staan, zich met de bevelvoering zal belasten. Strenge scheiding tusschen bestuur en bevelvoering acht ik noodig. Het eerste is de taak van den Minister, de tweede die van den militairen

chef. Begeeft de Minister zich op het terrein van den bevelhebber, dan wordt deze in eene valsche positie gebracht, zijne zelfstandigheid gaat verloren en hiermede waarschijnlijk zijn zelfvertrouwen — indien dit aanwezig was? — maar stellig het vertrouwen der ondergeschikten in het beleid van hun chef. En aangezien nu bij eene krijgsmacht vertrouwen in den aanvoerder eene zaak van de allerhoogste beteekenis is, gaat met het vertrouwen in den bevelhebber hare waarde voor een groot deel verloren.

Reeds boven zeide ik den Gouverneur-Generaal niet als Opperbevelhebber te wenschen, ik kom hierop nu nader terug. Mijne opvatting hieromtrent is geenszins nieuw. Reeds 30 jaren geleden wenschten vele leden der Tweede Kamer de geheele oorlogsmarine in Oost-Indië onder haar »natuurlijk hoofd" den Minister van Marine en DE WAAL zelf erkent als Minister van Koloniën reeds begrepen te hebben, dat ten slotte deze oplossing zou moeten komen, al was hij er destijds geen voorstander van.

De instructie, door de Regeering aan den Commandant der Zeemacht te geven, zal diens verhouding tot den Gouverneur-Generaal nader vaststellen. Thans wordt diens opperbevel over de in Oost-Indië aanwezige zeemacht door het Regeerings-reglement zelf reeds beperkt, door toevoeging van: »behoudens hare administratieve betrekkingen tot het Departement van Marine". (Zie bijlage A.) Onder den drang der omstandigheden is dit begrip steeds zeer ruim opgevat, veel ruimer dan door den wetgever bedoeld werd. De zaak is hierdoor nog meer halfslachtig geworden dan de regeling zelve reeds was, die tot veel wrijving en gedachtenwisseling aanleiding gaf, zooals te verwachten was.

Voor al nu de taak der zeemacht in latere jaren zoo belangrijk gewijzigd, ja van aard geheel veranderd is, heeft inmenging in de zaken van die zeemacht te minder zin; ten minste wanneer, zooals ik absoluut noodzakelijk oordeel, de Indische regeering ook met de kosten der zeemacht niets te maken heeft, daarbij rechtstreeks ten minste niet is betrokken.

Nergens beter dan aan het Departement van Marine in Nederland, kan het bestuur over de Zeemacht worden gevoerd. Beter dan in Oost-Indië kan men hier hare behoeften kennen, omdat zij den strijd tegen een buitenlandschen vijand zal moeten voeren *los* van plaatselijke verdediging. En voor zover de ervaring, op de vloot opgedaan, hierbij van belang is, kan de Minister van Marine alle inlichtingen even goed van den eskader-commandant krijgen als van Batavia of Buitenzorg. Neen, beter en sneller, omdat die geheel noodeloze schijven slechts oorzaak kunnen wezen van vertraging en misverstand.

Zóó, Mijne Heeren! stel ik mij het Nederlandsch eskader, nitmakende de Zeemacht van den Staat in de Oost-Indische bezittingen, in de toekomst voor. Een eskader naar den zin van FRANSEN VAN DE PUTTE, die het personeel en het Nederlandsch materieel wenschte onder den eskader-commandant en buiten eenige bemoeiing van de Indische regeering, toen hij ruim 30 jaar geleden zeide: »Het blijft zeer te betwijfelen of ecne goede toekomst aan de zeemacht in Indië behoorlijk kan worden verzekerd, indien niet betere waarborgen worden verkregen, dat bij de behandeling der aangelegenheden dier zeemacht duurzaam en op voldoende wijze wordt acht geslagen op hetgeen onze staatkundige belangen in den archipel medebrengen of vorderen.»

Aldus samengesteld, gaat dit eskader niet boven onze financiële krachten; ten minste het kan verkregen worden zonder verhooging van het bedrag, hetwelk thans jaarlijks voor de zeemacht wordt besteed. Om niet het terrein van de practijk te verlaten, heb ik met die omstandigheid rekening gehouden; anders toch was ik er allicht toe overgegaan te vragen, in plaats van mij te beperken tot hetgeen onmisbaar, maar dan ook voldoende geacht kan worden.

Dat het onder alle omstandigheden geheel berekend zal wezen voor de neventaak der zeemacht in Oost-Indië — handhaving van gezag, orde en veiligheid — zal niet veel toe-

lichting behoeven. Zoowel voor machtsvertoon als voor gewapend optreden zal steeds over een genoegzaam aantal hiervoor geschikte schepen beschikt kunnen worden. De waarneming van deze taak valt samen met de oefening voor de hoofdtak: handhaving van Nederlands souvereiniteit overal in den archipel. Want al moet aangenomen worden, dat het eskader bij een strijd met een buitenlandschen vijand waarschijnlijk geroepen zal wezen, in zijn geheel handelend op te treden, hiervoor is het noch noodig noch gewenscht, dat in tijd van vrede steeds alle schepen bij de vlag van den eskader-commandant zijn. Uitteraard zullen de flottielje-vaartuigen meestal geheel zelfstandig optreden in verschillende deelen van den archipel, terwijl in den regel de tijdelijke aanwezigheid van een of van enkele groote schepen voor het bereiken van een bepaald doel op eenig punt voldoende zal wezen en ook voor vlagvertoon in het algemeen de verschijning van enkele schepen aan het hiermede beoogde doel zal hoantwoorden. Dit laatste in het bijzonder kan gepaard gaan met stelselmatige voorbereiding voor de hoofdtak der zeemacht, want het verkrijgen van plaatselijke bekendheid is van groot belang te achten. En aangezien onmogelijk met eenige zekerheid kan worden voorspeld in welk deel van onze uitgestrekte bezittingen zal moeten worden gevochten, zoo zal overal plaatselijke bekendheid waarde kunnen hebben en alzoo gezorgd moeten worden, dat onze zeemacht overal hierover beschikt, waartoe het noodig is, dat zij zich beweegt over de geheele uitgestrektheid van den archipel. Bekendheid met het terrein, met de hulpmiddelen en met alle omstandigheden zullen ons een groot voordeel kunnen geven op den vijand en dit voordeel behooren wij ons in tijd van vrede te verzekeren.

Het is aan geen redelijken twijfel onderhevig of vereenigd zullen pantserschepen en torpedobooten een zoo krachtig eskader vormen en zal dit zooveel indruk maken, dat gene enkele oorlogvoerende mogendheid er aan zal denken om onze onzijdigheid — niet alleen een Indisch, maar zeer beslist ook een Nederlandsch belang — niet te eerbiedigen. Zelfs al mocht

een vreemde vlootvoogd een oogenblik betwijfelen of die macht groot genoeg zou wezen om hem daadwerkelijk te verplichten, zich te onthouden van ongeoorloofde handelingen, dan nog zal hij zijne eigen vloot niet wenschen te verzwakken door den strijd met zulk een eskader. Het geval schijnt mij niet denkbaar, dat zijn belang hem zou verplichten, de nadeelen, uit zulk een gevecht voortkomende, vrijwillig te dragen. Hoe ook de afloop van dit gevecht zal wezen, zeker zal de taak van den tegenstander — de andere oorlogvoerende mogendheid — door dit extra treffen belangrijk verlicht worden en geen vlootvoogd zal — ver van huis — het wagen, op zulk eene wijze in de kaart van zijne tegenpartij te spelen, nog geheel buiten rekening latende, dat hij ook voor de naaste toekomst van eene neutrale mogendheid een bondgenoot van zijn tegenstander zal hebben gemaakt.

Zal het eskader ook berekend wezen voor hare taak, wanneer eene strijdmacht van eene vreemde mogendheid zich in den archipel vertoont met het oogmerk bezit te nemen van het Nederlandsch grondgebied aldaar of van eenig deel hiervan? Om op deze vraag een gemotiveerd antwoord te geven, zal nagegaan moeten worden, hoe de bevelhebber van die vreemde strijdmacht vermoedelijk zal trachten, zijn doel te bereiken.

In het eerste geval acht ik het hoogst onwaarschijnlijk, dat bedoelde veroveraar zich rechtstreeks werpt op Java, den zetel van ons bestuur. Hier zou misschien wel in eens de beslissing te verkrijgen zijn, maar de kans van slagen schijnt mij juist het minst verzekerd langs dezen weg. Op Java toch kan de plaatselijke verdediging beter dan op eenig ander eiland gevoerd worden, omdat het eiland dicht bevolkt is, de verkeerswegen en gemeenschapsmiddelen beter en talrijker zijn dan elders; het grootste deel van het koloniale leger zich op Java bevindt; alle centrale magazijnen en inrichtingen voor oorlogsmaterieel op dit eiland zijn bijeengebracht; op eenige plaatsen versterkingen en batterijen zijn aangelegd; het bestuur het meest volledig is georganiseerd; nagenoeg overal gemeen-

schap is door telegraaf of telefoon en in het algemeen alle denkbare hulpmiddelen voor verdediging van het eiland veel ruimer dan elders aanwezig zijn. Ten slotte zullen de verbindinglijnen van den vijand, die zich rechtstreeks op Java werpt, door onze bezittingen loopen en zal er noodzakelijk een groote afstand wezen tusschen zijne operatiebasis en het object van zijn streven. Al deze omstandigheden acht ik te zamen zeer ongunstig voor den aanvaller.

Mijns inziens zal hij dan ook een zeer gering denkbeeld moeten hebben van den ernst, waarmede wij geneigd zijn, Java — en hiermede ons overzeesch bezit — te verdedigen, om langs dien weg te beproeven, ten eigen bate een einde te maken aan het Nederlandsch gezag in den archipel.

Want juist omdat het ten eigen bate zal wezen, is er hem veel aan gelegen om de nadeelen van den oorlog tot de kleinste afmetingen te beperken voor het te veroveren gebied. Hij wenscht eene welvarende, geene verwoeste bezitting, geene door oorlog verarmde bewoners. En ook hierom wordt zijn doel stellig beter bereikt, wanneer het hem gelukt, eerst elders in den archipel vasten voet te krijgen. Zich dan van hier geleidelijk uitbreidende, kan hij den val van Java gerust aan den tijd overlaten. Meester zijnde van de verbindingswegen met de buitenwereld, kan die val niet lang uitblijven.

Zoo handelende, zijn de omstandigheden voor den vijand in alle opzichten veel gunstiger en zullen de offers, welke gebracht moeten worden om eventueel het beoogde doel te bereiken, geringer wezen.

Aannemende, dat de vijand aldus zal handelen, vallen de beide onderstellingen — verovering van het Nederlandsch grondgebied of van eenig deel hiervan — samen, voor zoover den vermoedelijken loop van zaken tijdens den oorlog betreft. Dezen moeten wij nu wat naderbij beschouwen.

De veroveraar kan tot volvoering van zijn plan twee wegen volgen. Hij kan in den archipel verschijnen met eene vloot om allereerst zich het meesterschap ter zee te verschaffen door onze maritieme strijdmiddelen te vernietigen, onze vloot te

verslaan. Ten einde de bewegingen van deze vloot zoo min mogelijk te belemmeren, zal hij aanvankelijk geene landings-troepen in de wateren van den archipel brengen. Dit te doen zonder eenige begeleiding en bescherming zal toch al te gewaagd wezen, want de mogelijkheid zal bestaan, dat de transportschepen het Nederlandsch eskader — een deel hiervan — ontmoeten en ingerekend worden. Bij de hoofdmacht geene transportschepen voor vervoer van troepen wenshende, zal de vijand deze troepen dus aanvankelijk niet doen verschijnen.

Maar al komt eene vijandelijke vloot zonder landingstroepen in de wateren van den archipel, hierom zal zij nog niet vrij wezen van transportschepen en andere toevoegsels misschien nog medevoeren. Minstens zal de vloot kolenschepen bij zich hebben, want het is de taak van de plaatselijke verdediging door de landmacht om te zorgen, dat de vijand geene beschikking krijgt over onze kolendepôts; de voorraden moeten desnoods verbrand worden. Maar zelfs al kreeg de vijand, door welke toevallige omstandigheid ook, de beschikking over de voor onze schepen bestemde kolen, dan zou hij hiermede nog maar matig geholpen zijn. Zijne schepen toch zullen ingericht wezen voor het gebruik van Engelsche kolen, zijn personeel waarschijnlijk alleen hiermede vertrouwd zijn. In ieder geval zal de waarde van zijne schepen belangrijk verminderen, indien zij verplicht zijn, zich te behelpen met Indische kolen. Om al deze redenen zal eene vijandelijke vloot ongetwijfeld kolenschepen met zich voeren.

De vijandelijke vloot zal, in den archipel gekomen, het Nederlandsche eskader opzoeken, ten einde het slag te leveren. Haar bevelhebber zal de ontmoeting liefst zoo spoedig mogelijk wenschen, niet alleen omdat zijne opdracht zulks medebrengt, maar omdat de toestand van eene hedendaagsche vloot, welke gescheiden is van hare operatiebasis, met den dag ongunstiger wordt, ook zonder strijd. De Nederlandsche strijdmacht moet dus gezocht worden, wat op zichzelf reeds geene gemakkelijke taak is en allicht oorzaak zal worden, dat de vijandelijke vloot niet in haar geheel bijeen blijft. Met het oog op de aan den

veroveraar bekende samenstelling van ons eskader, zal aan de vijandelijke vloot zoodanige gevechtswaarde moeten worden gegeven, dat de overwinning tamelijk verzekerd is; anders toch is de zending doelloos. Dit wil zeggen, dat die vloot op het papier belangrijk krachtiger moet wezen dan het Nederlandsch eskader is. Niet alleen wegens de transportschepen, maar ook wegens de plaatselijke onbekendheid van den bevelhebber en zijn staf; wegens de hulpmiddelen, welke de wal vóór en na den strijd voor ons eskader oplevert (verpleging, aanvulling van brandstof, munitie en bemanning; telegraaf en andere gemeenschapsmiddelen; enz.); wegens den toestand van het Nederlandsch eskader, dat geene zeereis achter den rug heeft en dus beter in orde kan wezen.

In de Indische wateren zal het niet van nadeeligen invloed wezen, dat onze pantserschepen betrekkelijk klein van afmeting zijn, want als regel is de zee voldoende kalm om steeds van de batterij gebruik te maken, zoo goed als grootere schepen zulks zullen kunnen doen. Ook de torpedobooten zullen niet achterstaan bij de grootere van den vijand, om dezelfde reden. De vijand zal wegens zijne reis naar den archipel verplicht zijn geweest, grootere torpedobooten mede te brengen en wellicht ook over torpedootjagers beschikken, maar het komt mij zeer twijfelachtig voor of hij hierdoor in gunstiger conditie zal wezen, want tegen eventueele voordeelen staan hier beslist ook groote nadeelen. De eenvormigheid en eenvoudigheid van ons materieel — betrekkelijke eenvoudigheid bedoel ik natuurlijk, want de wapens van den tegenwoordigen tijd zijn allerminst eenvoudig en zondigen alle tegen den regel, dat een oorlogswapen eenvoudig moet wezen, opdat het betrouwbaar zal zijn -- acht ik een groot voordeel, ook om tactische redenen, terwijl de mindere diepgang gelegenheid zal kunnen geven den strijd te ontwijken, den gevechtsafstand te regelen of verrassend op te treden.

De uitgebreidheid van den archipel — ruim $\frac{1}{100}$ van de geheele oppervlakte van den aardbol — en de tallooze eilanden en waterwegen zijn oorzaak, dat voor den vijand de verken-

nings- en de inlichtingsdienst noodzakelijk altijd zeer onvolkomen zullen blijven. Steeds en vooral gedurende de altijd lange nachten zal de kans bestaan, dat hij geheel onverwachts aangevallen wordt, hetzij door eene geheele vloot, hetzij alleen door torpedobooten. Voor dat het hem gelukt is de Nederlandsche vloot te vernietigen, zal hij in den archipel een zeer zorgzaam — misschien wel zorgelijk — bestaan hebben. Hoe langer die toestand duurt, hoe nadeeliger ook in ieder opzicht de gevolgen van een en ander voor den vijand zullen wezen. Aan de zenuwen der bemanning van zulk eene vloot, los van de buitenwereld, zoekende naar het Nederlandsch eskader, zullen hooge eischen worden gesteld. En welke de gevolgen kunnen wezen, indien daarbij eene bepaalde grens wordt overschreden, dat toonde nog de vorige maand de Russische aanvullingsvloot, die de Oostzee niet durfde verlaten alvorens onderzoek gedaan te hebben naar (alleen voor Russische schepen bestemde) mijnen en die Engelsche visschersvaartuigen in de Noordzee voor Japansche oorlogsschepen aanzag en als zoodanig behandelde.

Wanneer ik een en ander naga, dan kom ik tot het besluit, dat de vijandelijke vloot, die zich in den archipel waagt met het voornemen, het Nederlandsche eskader te vernietigen, ten einde zich de heerschappij ter zee te verzekeren, alvorens verdere stappen te doen tot verovering van eenig deel van ons bezit, eene zware taak zal hebben te verrichten, tot groote krachtsinspanning zal worden gedwongen en in ieder geval berekend moet zijn op den strijd met een flink en onder gunstige omstandigheden verkeerend eskader.

Of het Nederlandsch eskader op den duur in staat zal wezen, aan eene vreemde mogendheid het meesterschap ter zee te ontzeggen, valt natuurlijk niet met zekerheid te beslissen. De geschiedenis leert, dat in den oorlog de uitkomst dikwijls afhankelijk is van toevallige en onvoorziene omstandigheden. Als zeker mag echter worden aangenomen, dat de kans om meester ter zee te blijven, geenszins is uitgesloten. En stellig zullen wij dit langer blijven, naar mate onze strijdkrachten te

water grooter zijn, zoodat wij verplicht zijn, hiervoor zooveel als in ons vermogen is zorg te dragen.

Dat de overmacht te groot, de strijd te ongelijk wordt, is zeker een denkbaar geval, maar omdat men niet opgewassen is tegen alle eventualiteiten, is dit toch geene reden, geheel onvoldoende maatregelen te treffen. Eene krachtige weermacht ter zee zal in ieder geval de ongunstige kansen zeer aanzienlijk beperken.

De tweede weg, door den veroveraar te volgen, is, dat hij onmiddellijk met eene transportvloot in den archipel verschijnt. Over het geheel genomen zullen de omstandigheden voor ons dan veel gunstiger wezen en zal de vijandelijke vloot wegens de noodzakelijke bescherming van zijne landingstroepen, zoolang deze nog geëmbarkeerd zijn, krachtiger moeten wezen, afgescheiden nog van het feit, dat een échec voor hem veel ernstiger gevolgen zou hebben. De eenige voordeelen voor den vijand zullen wezen, dat hij het Nederlandsch eskader niet behoeft op te zoeken, maar rechtstreeks op zijn doel kan afgaan en dat hij — binnen zekere grenzen ten minste -- aangeeft waar de strijd te water zal gestreden worden.

Het geval is zeer goed denkbaar, dat het den veroveraar gelukt, zijne landingstroepen op de door hem gewenschte plaats aan den wal te krijgen, zonder in aanraking te zijn geweest met het Nederlandsch eskader en zonder noemenswaardigen tegenstand te hebben ondervonden. Hoeveel ook gedaan kan of zal worden voor de plaatselijke verdediging, de uitgestrektheid van den archipel is zoo groot, het aantal eilanden zoo talrijk, dat op vele plaatsen toch wel nooit van ernstigen tegenstand sprake zal wezen.

Maar al zijn de landingstroepen aan den wal, dan is door den veroveraar betrekkelijk nog weinig gewonnen. Hij moet nu zijne nederzetting aan den wal krachtig beschermen en hare verbinding met de buitenwereld openhouden. Hij zal zijne vloot niet langer meer bijeen kunnen houden, maar zijne schepen moeten verdeelen, te meer waarschijnlijk naar mate die

verbindingslijnen langer zijn. Hierdoor zal het hem moeilijker vallen, het meesterschap ter zee te verkrijgen, door vernietiging van ons eskader. Integendeel, dit eskader zal slechts een deel van de vijandelijke vloot tegenover zich vinden, wanneer het den indringer aapakt. Het meest kwetsbaar zullen zeker de verbindingslijnen van den vijand zijn en zal het de taak van ons eskader wezen, hier handelend op te treden, indien de vloot, tot bescherming der nederzetting daar verblijvende, bijzonder krachtig mocht wezen. Een beslissende strijd wordt zodoende verschoven, wat vooral voor den veroveraar minder gewenscht is, omdat hij zijn doel niet kan bereiken alvorens meester op zee te zijn. Ons eskader in den archipel wordt op deze wijze echter ook gebonden aan een deel van onze bezittingen, wil het den vijand werkelijk bemoeilijken.

Ofschoon de toestand voor beide partijen dus weinig bevredigend zal wezen, is het in het veronderstelde geval zeer denkbaar, dat de Nederlandsche eskader-commandant er de voorkeur aan zal geven, op deze wijze te ageeren, zoolang de omstandigheden niet zeer gunstig zijn om des vijands hoofdmacht aan te pakken. Hij kan toch overtuigd wezen, dat zijn tegenstander *moet* eindigen, het eskader met een deel van zijne macht aan te tasten. Maar juist omdat hij zulks ten slotte zal moeten doen, acht ik het minder waarschijnlijk, dat de strijd om de heerschappij ter zee in den archipel gestreden zal worden, nadat eene landing ergens heeft plaats gehad of terwijl eene vijandelijke vloot belast is met de zorg voor eene transportvloot. In beide gevallen toch brengt de veroveraar noodeloos zijne vloot in zeer ongunstige conditie, terwijl hij hierdoor verplicht zal wezen, zijne strijdkrachten te versterken, dat wil zeggen met eene veel aanzienlijker oorlogsvloot in den archipel te verschijnen dan anders noodig zou zijn om met kans op voor hem gunstigen uitslag het Nederlandsch eskader te bestrijden.

Alles te zamen genomen, acht ik het dan ook hoogst onwaarschijnlijk, dat een vijand, die veroveringsplannen heeft,

aldus te werk zal gaan; te meer omdat het geene enkele buitenlandsche mogendheid onverschillig zal wezen hoe sterk die vloot moet zijn. Juist de geïsoleerde ligging van onze bezittingen zal het voor den veroveraar gewenscht maken om niet meer schepen ver van huis te sturen dan onvermijdelijk is, ten einde zijne macht elders — in de eerste plaats in het eigen land — niet te veel te verzwakken.

De veroveraar zal alzoo komen met eene vloot, aanvankelijk uitsluitend bestemd om ons eskader te vernietigen en zich zoo doende het meesterschap ter zee in den archipel te verzekeren. Eerst wanneer hij hierin geslaagd is, zullen de landingstroepen verschijnen. Wij zullen ons dus moeten voorbereiden op een strijd met zulk eene vloot van den veroveraar. Gelukkig behoeven wij daar geene vloot van gelijke sterkte op het papier tegenover te stellen en zijn er vele factoren, welke een oogenschijnlijk zwakker eskader de meerderheid kunnen geven.

Het is duidelijk, dat die veroveringsplannen langer op uitvoering zullen wachten, naar mate het moeilijker zal vallen, onze vloot te verslaan en dit reeds is eene reden om te zorgen voor een krachtig eskader in Oost-Indië. Maar tevens moet die vloot er op berekend zijn te vechten, want, ondanks alle voordeelen aan onze zijde hierboven reeds vermeld, op den duur zal de strijd niet ontweken kunnen worden, waar de bevelhebber van de vijandelijke vloot geen ander doel heeft dan onze vloot te slaan en wij geene gelegenheid mogen laten tot het plegen van daden van geweld in onze bezittingen. In dien onvermijdelijken zeeslag moeten wij overwinnen, want de inzet van den kampstrijd zijn de bezittingen in Oost-Indië. Eenmaal onze vloot verdreven uit de wateren van den archipel of opgesloten in eene vluchthaven, is de val der eilanden slechts een quaestie van tijd; uitblijven kan die niet.

Ik heb, Mijne Heeren! geruimen tijd noodig gehad, alvorens te komen tot de samenwerking van land- en zeemacht in

Oost-Indië. Deze uiteenzetting was echter noodig, omdat het geen zin heeft over die samenwerking te spreken, zoolang niet vast staat hoe de zeemacht zal wezen en welke taak haar is opgedragen. De bestaande toestand als uitgangspunt te nemen, dat ging niet aan; niemand toch keurt dezen goed.

Wat nu die samenwerking betreft, hieromtrent kan ik kort zijn. Uit hetgeen reeds behandeld werd, zal U toch wel zijn gebleken, dat ik de samenwerking in engeren zin eigenlijk niet wil, dat zulk eene samenwerking vrij wel onvereinigbaar is met de wijze, waarop de zeemacht in Oost-Indië hare taak zal moeten verrichten.

Men begrijpe mij wel. Ik wensch natuurlijk de meest afdoende samenwerking tusschen land- en zeemacht, waar deze mogelijk is, want ik was steeds van meening, dat beide één belang dienen. Menigmaal heb ik mij dan ook geërgerd aan de ook bij andere takken van den staatsdienst voorkomende opvatting, alsof het staatsbelang de rekenkunstige som ware van partieele belangen, welke ieder geheel zelfstandig en zonder in het minst rekening te houden met de andere behartigd konden en mochten worden.

Is de zeemacht in Oost-Indië in de eerste plaats bestemd voor den strijd met een buitenlandschen vijand, het Nederlandsch-Indisch leger voor handhaving van het gezag tegenover inlandsche volken en kan wegens de zoo zeer verschillende taak en de uiteenloopende omstandigheden moeilijk eene vergelijking tusschen beide worden gemaakt, ook de taak van de zeemacht en van de landmacht — waarvan het Nederlandsch-Indisch leger een integreerend deel moet wezen — is geheel gescheiden, al zijn beide ook bestemd voor één doel: handhaving van de Nederlandsche souvereiniteit tegenover een buitenlandschen vijand. De zeemacht zal hare taak moeten vervullen, los van plaatselijke verdediging, de landmacht daarentegen juist gebonden wezen aan de plaats. Hierdoor zal samenwerking (in engeren zin) weinig voorkomen en mag in alle geval hierop niet gerekend worden. Onvermijdelijk toch zou dit worden een hinken op twee gedachten en daarbij het juiste standpunt, dat de zee-

macht hare taak vervullen moct, los van plaatselijke verdediging, verloren gaan.

Maar hoe is dan samenwerking tusschen land- en zeemacht mogelijk? In de eerste plaats moet de landmacht de zeemacht geheel ontheffen van alle plaatselijke verdediging. Men onderschatte deze taak niet, maar behoeft haar niet te overschatten. In het algemeen genomen werd aan die plaatselijke verdediging in Oost-Indië nog weinig gedaan en natuurlijk moet hierin verbetering komen. Het zal de taak van de landmacht wezen, te waken tegen een coup de main, overal waar een vijand hiertoe aanleiding zou kunnen vinden. Hij zal zulks beproeven om zich een of ander te verschaffen, van plaatselijke hulpmiddelen gebruik te maken of om door brandschatting invloed te oefenen op den gang van zaken.

De landmacht zal dus ook moeten verdedigen reparatie-inrichtingen, kolendepôts, munitie-, vivres- en andere magazijnen enz.; dit zoowel in het belang van de eigen zeemacht, als om de voordeelen daarvan aan den vijand te ontzeggen. Door verbranding of op andere wijze zal desnoods het bezit voor den vijand waardeloos moeten worden gemaakt.

Benevens batterijen zullen ook mijnen voor bedoelde verdediging noodig kunnen zijn of zal het gewenscht wezen, op andere wijze vaarwaters te versperren of onbruikbaar te maken. Kustbatterijen, defensieve torpedodienst enz. enz. zullen dus ook moeten ressorteeren onder het Departement van Oorlog. Hoe dit alles geregeld moet wezen en hoe hierbij gebruik gemaakt zal kunnen worden van de bevolking, valt buiten het kader van ons onderwerp. Genoeg zij het te constateeren, dat deze last in geen geval gelegd mag worden op de zeemacht, omdat de practijk aantoonde, dat de belangen van de plaatselijke verdediging dan dadelijk op den voorgrond treden en het beginsel, dat het eskader *los* behoort te wezen van plaatselijke verdediging, hiemede wordt losgelaten.

Wanneer men mij tegenover voert, dat het Nederlandsch-Indische leger thans voor dit alles niet kan zorgen, dan antwoord ik, dat dit nog geene reden is om der zeemacht diensten

op te dragen, welke haar vleugellam moeten maken en dat hierdoor slechts eene zeer ongewenschte en hierom misplaatste samenwerking wordt verkregen.

Dat het Nederlandsch-Indische leger thans onvoldoende is om voor de plaatselijke verdediging te zorgen, kan toegegeven worden, maar de landmacht behoeft dit niet te blijven. Immers — ik wees er reeds op — de eischen aan de plaatselijke verdediging te stellen, moeten niet overschat worden, al volgt hieruit nu niet, dat verwaarloozing geoorloofd is. Meer dan waarschijnlijk zal de vijand eene voldoende verdedigde plaats links laten liggen; de krachten van den verdediger aldaar vastgelegd, kunnen hem elders niet hinderen. Dit is eene gewichtige reden om onze eischen in dit opzicht niet te hoog te stellen, te meer omdat het behoud van onze bezittingen nooit afhankelijk zal kunnen wezen van de plaatselijke verdediging. Daarmtrent is de zeemacht beslissend en aan haar behoort daarom in de eerste plaats gedacht te worden.

Van de samenwerking tusschen land- en zeemacht moet ook blijken door gelijkheid van bewapening en uitrusting, waar dit zonder overwegend bezwaar kan geschieden. Hierdoor wordt de mogelijkheid geopend, over en weer hulp te verleenen, terwijl door vereenvoudiging van beheer zeker besparing van kosten wordt verkregen. Ook dit is hulp en alzoo samenwerking, want met het totaal uit te geven voor oorlogsdoel-einden — het woord is gebruikelijk, maar minder juist, omdat het doel is, door die maatregelen den oorlog te voorkomen, den vrede te bewaren — wordt van verschillende zijden steeds rekening gehouden. Veelal meer dan met de zaak zelve, waarschijnlijk uit onbekendheid met deze.

Ten slotte zal de samenwerking zoo groot mogelijk moeten zijn bij een gewapend optreden tegenover inlandsche vijanden. Het is echter onmogelijk, hieromtrent bepaalde voorschriften te geven, omdat ieder geval andere eischen zal stellen, de omstandigheden dienaangaande beslissend zullen moeten wezen. Als regel kan slechts gesteld worden, dat een ieder bij zee- en landmacht steeds overtuigd behoort te zijn, dat samenwerking

plicht is, omdat zij — en met hen alle andere landsdienaren — één belang dienen: dat van den Nederlandschen Staat.

Hiermede ben ik aan het einde van mijne taak. Ik hoop duidelijk te hebben aangetoond, dat alleen een Nederlandsch eskader mag, kan en moet zorgen voor het behoud onzer bezittingen in Oost-Indië; dat de landmacht hierbij wel hare medewerking kan en moet geven, maar dat haar aandeel in het gemeenschappelijk werk door de omstandigheden zeer wordt beperkt.

In de toekomst zal, precies als in het verleden, op den duur alleen bestaanbaar wezen een gezag, dat over de middelen beschikt om zich met kracht te doen gelden. De militaire macht van een Staat beslist vooralsnog over zijne beteekenis in de wereld. En aangezien de verdediging van ons erfdeel daar ginds tegenwoordig de voornaamste reden voor het bestaan van de Nederlandsche zeemacht is, behoort de vervulling van deze taak haar mogelijk te zijn. Elk gezag, dat zich niet kan doen gelden, duurt niet langer dan anderen goedvinden, en nimmer zullen derden zich geroepen gevoelen om zulk een machteloos gezag blijvend op de been te houden of belangeloos te steunen. Terecht! Want een zwak gezag is een gevaar voor velen, voor niemand op den duur een zegen, en verdient hierom ook geen steun.

Om iets te beteekenen is voor elk gezag onmisbaar het geloof in en het vertrouwen op eigen kracht en zulk geloof moet wederkeerig ons de middelen brengen, noodig voor handhaving van het Nederlandsch gezag in den Indischen archipel; de middelen, welke dat gezag zullen doen eerbiedigen, alleen reeds door het feit van hunne aanwezigheid. Ook in onze bezittingen over zee zal gelden, dat alleen een krachtig gezag waarborg kan wezen voor vrede, vrijheid en recht.

Een vrijzinnig bestuur, zonder belemmerenden administratieven omhaal en ver gedreven centralisatie werkende, dat het welzijn der inlandsche bevolking behartigt, den handel in onze bezittingen voor een ieder openstelt, het verkeer gemakkelijk

maakt en voor de veiligheid behoorlijk zorg draagt, zal zeker waarborgen geven, dat eene buitenlandsche mogendheid niet zoo spoedig ons de souvereiniteit in den archipel zal betwisten. Maar desondanks zal de mogelijkheid blijven bestaan, dat eene vreemde vloot zich met veroveringsplannen aldaar vertoont. Om dan in staat te wezen den indringer te verjagen, moeten wij tijdig alle niet gemotiveerde kleinmoedigheid ter zijde stellen en zorgen, dat onze zeemacht berekend is voor de taak, welke haar wellicht eenmaal wacht in het verre Oosten.

Gelukkig hebben wij gebroken met de opvatting, dat geheel Nederland niet kan en hierom slechts een klein gedeelte krachtig verdedigd moet worden. Voor Indië is het oude begrip echter nog van kracht; feitelijk beoogt men alleen de verdediging van Java. Wanneer zal worden ingezien, dat als gevolg van zijne geographische ligging en zijn economischen toestand het eiland Java alleen door ons nooit met succes verdedigd kan worden, dat hiertoe het meesterschap ter zee even onmisbaar is als voor de handhaving van het Nederlandsch gezag overal in den archipel? Het met de geconcentreerde verdediging beoogde doel was in Nederland ten minste misschien voor verwezenlijking vatbaar, in Oost-Indië is het stellig onbereikbaar.

Mijne Heeren! Ik hoop op nieuw aangetoond te hebben, dat de Nederlandsche zeemacht het palladium is van ons overzeesch bezit en ik eindig met den wensch, dat dit schild zal blijken voldoende weerstandsvermogen te hebben, wanneer eenmaal de slagen daarop worden gericht.

Moge spoedig dat tijdstip met meer gerustheid worden te gemoet gezien, dan thans nog het geval kan wezen.

De VOORZITTER : Ik dank den Heer VAN ROSSUM voorloopig reeds voor de interessante ontwikkeling zijner denkbeelden.

De vergadering wordt voor korten tijd geschorst.

Na de heropening verzoekt de Voorzitter degenen, die als sprekers wenschen op te treden, dit zooveel mogelijk in concreten vorm te willen doen, opdat de Heer VAN ROSSUM nog

gelegenheid zal hebben tot repliek, en de vergadering zoo mogelijk op een gewenscht uur zal kunnen worden gesloten.

Kapitein-Luitenant ter zee COHEN STUART: Mijnheer de Voorzitter. Het onderwerp, heden avond hier behandeld, is zoo omvangrijk, en de geachte inleider heeft de behandeling zoo breed opgevat, dat ik, ook overeenkomstig uw wensch, om het debat zooveel mogelijk te beperken, mij zal bepalen tot enkele punten, waaromtrent bedenking naar mijne meening niet mag achterwege blijven.

Zoo is door Kolonel VAN ROSSUM ter sprake gebracht de snelheid der oorlogsschepen, voor de zeemacht in Oost-Indië vereischt, en was de strekking van zijn betoog, dat aan het bereiken van eene eenigszins aanzienlijke snelheid geene enkele offensieve of defensieve eigenschap mag worden opgeofferd.

Waar nu onze zeemacht, voor algemeenen en Indischen dienst, een zestal schepen telt, gebouwd voor eene snelheid van 20 mijl, komt het mij in eene vergadering als deze niet geheel te onpas voor, in herinnering te brengen, hoe het bestuur onzer marine tot de aanschaffing van deze schepen is gekomen.

Het vraagstuk kwam voornamelijk ter sprake, toen in 1892 de Minister van Marine JANSEN voorstelde, één zelfde type van pantserschip, met eene snelheid van 16 mijl. te bestemmen zoowel voor de zeemacht in Oost-Indië, als voor de verdediging van het Rijk in Europa. Tegen dit denkbeeld werd toen aangevoerd, dat het aantal schepen, door ons in de Indische wateren te onderhouden, altijd betrekkelijk klein zoude zijn, en dus met het oog op de groote uitgestrektheid van den Indischen archipel de eisch moest gelden, dat deze weinige schepen zich snel naar ver afgelegene, bedreigde punten zouden kunnen begeven.

Te meer scheen dit rationeel, omdat destijds ook door de groote zeevogelgaten geene gepantserde eskaders in de wateren van Oost-Azië werden onderhouden, en het zich niet liet aanzien, dat die lichtelijk daarheen gezonden zouden worden.

De meeste overzeesche stations van vreemde zeemogendheden waren bezet door kruisers, snelle, slechts door een pantserdek beschermde, maar veelal betrekkelijk zwaar bewapende schepen, welker verrassend optreden onzerzijds met snel toegebrachte slagen zoude zijn te beantwoorden.

Overwogen werd tevens, hoe de groote verkeerswegen ter zee, tusschen Europa en Oost-Azië onzen Indischen archipel kruisen, zoodat eene mogendheid, met ons in oorlog, haar zeehandel op deze wegen ernstig bedreigd zoude zien, wanneer wij snelle schepen konden afzenden om aan dien handel afbreuk te doen.

Nog werd er op gewezen, hoe met de meeste kans op succes door schepen met groote snelheid aanvallen kunnen worden gedaan op eene transportvloot, die door oorlogsschepen wordt begeleid.

Nu zal ik dadelijk toegeven, dat sedert het jaar 1892 ten deze veel is veranderd. Nadat in 1894 de eerste drie onzer pantserdekkruisers waren ontworpen en door de Volksvertegenwoordiging gevoteerd, is de politieke toestand in Oost-Azië geheel anders geworden, en zijn door verscheidene mogendheden sterke eskaders van pantserschepen naar die streken gezonden, al was de stationeering niet altijd permanent. Voorts is de snelheid, zoowel van de pantserschepen als van de gepantserde en de beschermde kruisers, met de toeneming der afmetingen dezer schepen, aanmerkelijk gestegen, zoodat het bij de beperkte afmetingen, die wij wel altijd aan onze schepen moeten geven, niet meer mogelijk is, tegen deze snelheden te concurreeren.

Dezelfde aanleiding bestaat dus niet meer om voor onze zeemacht in Oost-Indië betrekkelijk licht gewapende en licht beschermde kruisers aan te schaffen, maar nog altijd is er veel voor te zeggen, over zoodanige schepen te beschikken, omdat alleen daardoor een vijand, die de overmacht heeft ter zee, een geruimen tijd kan worden opgehouden in het volvoeren van een aanslag op onze bezittingen door middel van een landingsleger. Immers, die vijand zal eerst onze zeemacht in

den archipel moeten vernietigen, eer hij met zijne zoo kwetsbare transportvloot in zee durft steken, en het is duidelijk, dat dit te langer tijd zal kosten, naar mate onze schepen meer snelheid bezitten. In dit verband zij herinnerd, hoe in den oorlog tusschen Spanje en de Vereenigde Staten het bloote gerucht, dat er een enkele snelle Spaansche kruiser in zee gezien was, voldoende was om de Amerikanen te nopen, hunne transportvloot, hoewel behoorlijk geconvoeerd, te Key-West binnen te houden, totdat zekerheid verkregen was, dat het gerucht geene waarheid bevatte.

Een ander punt, waaromtrent ik iets in het midden wilde brengen, is de grootte der schepen. Wel degelijk valt op technische gronden aan te toonen, dat er voordeel gelegen is in de opvoering der afmetingen van de oorlogsschepen, in zooverre dat, binnen zekere grenzen, de offensieve en defensieve waarde der schepen met geringer offers worden verkregen, naar mate men de waterverplaatsing van ieder schip op zich zelf grooter neemt 1).

1) Van oorlogsschepen, wier bestemming en algemeene inrichting niet belangrijk uiteenloopt, is de prijs van aanschaffing nagenoeg evenredig aan de waterverplaatsing. Het is bekend, dat het gewicht, en dus ruwweg ook de prijs van de stoomwerktuigen, met ketels en verder toebehooren, benoodigd tot het bereiken van eene zekere snelheid, stijgt in lagere reden dan de waterverplaatsing. Men kan dus, hetzelfde gedeelte van den totalen prijs van het schip bestedende aan de voortstuwingsorganen, door vergrooting van het schip grootere snelheid bereiken; of wel, dezelfde snelheid verlangende als het kleinere schip, behoeft men van het grootere schip een betrekkelijk kleiner bedrag der totale waterverplaatsing aan deze organen op te offeren, en kan dus een betrekkelijk grooter bedrag overhouden voor die organen, die de offensieve en defensieve waarde van het schip bepalen. Dezo invloeden worden versterkt door het feit, dat ook de kolenvoorraad, benoodigd voor het afleggen van een zelfden weg met dezelfde snelheid, bij het grootere schip een kleiner deel der totale waterverplaatsing vordert dan bij het kleinere schip.

Ook ten aanzien van de bescherming door pantsering bestaat een voordeel. Terwijl toch de waterverplaatsing, en dus de prijs, stijgt in reden van de derde macht van iedere afmeting, neemt het oppervlak, door pantser te beschermen, slechts toe in reden van het vierkant der afmetingen. Gaat men dit punt in bijzonderheden na, dan blijkt deze toeneming

De geachte inleider wil zich met pantserschepen van ongeveer 5000 ton displacement tevreden stellen, maar aangezien hij op dit deel van zijn betoog aanstonds laat volgen, dat de diepte der vaarwaters naar Soerabaja geene grootere afmetingen toelaat, geloof ik, dat hij niet zoozeer de voorkeur geeft aan de genoemde matige afmeting boven grootere, dan wel in de volgens hem onvermijdelijke beperking, door den toestand der hier bedoelde vaarwaters, wil berusten; en hiertegen valt m.i. wel wat in te brengen.

Het verbeteren der vaarwaters naar de reede van Soerabaja kwam in de laatste jaren weder meermalen ter sprake, en begrijp ik het goed, dan zoude de scheepvaart en daarmede de handel, gebaat zijn met een toestand dier vaarwaters, die grootere vrachtschepen dan tot dusver tot Soerabaja's haven toeliet. Is dit juist, gaan dus de belangen van den handel en die der defensie hand aan hand, dan zoude naar mijne meening ernstig moeten worden overwogen, tot eene verbetering over te gaan, die ons zoude toelaten, oorlogsschepen van nog belangrijk grootere waterverplaatsing dan 5000 ton in Oost-Indië

nóg geringer; op sommige deelen der pantsring, bij voorbeeld den gordel, heeft slechts ééne afmeting van het schip, namelijk de lengte, directen invloed. Zal dus van beide schepen een even groot percentage der waterverplaatsing besteed kunnen worden aan pantsring, dan zal deze bij het grootere schip dikker kunnen zijn of wel over een betrekkelijk grooter oppervlak verspreid, dan bij het kleinere; en stelt men de eischen van pantserdikte en beschermd oppervlak bij beide schepen gelijk, dan zal bij het grootere weder betrekkelijk meer gewicht beschikbaar kunnen blijven voor bewapening of voortstuwing.

Behalve deze voordeelen, die men zoude kunnen noemen de directe, door vergrooting der afmetingen te verkrijgen, kunnen nog andere als indirecte worden aangevoerd.

Het grootere schip zal bij het kleinere vóór hebben ten aanzien van zeewaardigheid, rustige ligging als opstellingsvlak van het geschut, mogelijkheid om het geschut bij sterk bewogen zee te gebruiken, en woonbaarheid; aangenomen, dat bij het ontwerp van beide schepen, de zaken, die deze eigenschappen beheerschen, in dezelfde mate in het oog zijn gehouden.

Eindelijk kan men aannemen, dat een grooter schip naar evenredigheid minder bemanning vereischt dan een kleiner.

te gebruiken. Het is mijne overtuiging, dat wanneer deze bezittingen in handen waren van eene zeemogendheid van den eersten rang, geen oogenblik zoude worden gearzeld met den maatregel of de haven van Soerabaja, zij het ook ten koste van grootte offers, toegankelijk te maken voor de grootste typen van oorlogsschepen, of elders in den archipel eene nieuwe operatie-basis voor de vloot te stichten, voorzien van alle inrichtingen voor herstelling der vloot en aanvulling harer voorraden, en afdoende verdedigd.

De redeneering, dat wij geene verbetering der vaarwaters naar de reede van Soerabaja mogen wenschen, omdat zij daardoor ook toegankelijk zoude worden voor grootere schepen des vijands, houdt m.i. geen steek. Deze vaarwaters zullen altijd met betrekkelijk eenvoudige middelen tegen binnendringen door eene vloot zijn te vrijwaren. Zij zullen toch altijd, hoe ook verbeterd, nauw en bochtig blijven en door ondiepten begrensd, zoodat het wegnemen der betonning die nagenoeg ontoegankelijk kan maken, terwijl batterijen op den nabijgelegen wal en defensieve mijnen, om van het optreden onzer torpedo-booten niet te spreken, deze moeilijkheden voor den aanvaller nog zullen verhoogen. Ik meen dus met zekerheid te kunnen zeggen, dat de voordeelen van eene verbetering dezer vaarwaters op verre na niet door het nadeel van grooter vijandelijke schepen toe te laten, zouden worden opgewogen.

Wat betreft de soort der steenkolen, welke onze oorlogsschepen in de Indische wateren gebruiken, erken ook ik de wenschelijkheid, de in die streken altijd verkrijgbare steenkolen, in de eerste plaats die in onze bezittingen zelve worden gewonnen, in de ketels der schepen te kunnen stoken, zoodat wij in tijd van oorlog onafhankelijk zijn van den aanvoer van Engelsche kolen; ofschoon tegenwoordig van laatstgenoemde kolensoort een flinke voorraad in Indië wordt aangehouden. Zijn mijne inlichtingen juist, dan zijn de proeven, om de waterpijpketels der schepen voor het gebruik der Ombilin-kolen geschikt te maken, thans hervat. Men had zich, na de aanvankelijk gerezen moeilijkheden,

wel wat al te spoedig, naar mijne meening, laten ontmoedigen.

De torpedobooten van ongeveer 100 ton waterverplaatsing, die de inleider wenscht, komen mij te klein voor. De tegenwoordig in Indië dienstdoende booten, type »Hydra», zijn van deze grootte. De soort van booten, die in de laatste jaren voor de defensie hier te lande worden aangeschaft en, bij het personeel, daarmede bekend, groot vertrouwen genieten, het type »Ophir», hebben ruim 140 ton waterverplaatsing. Kleiner dan laatstgenoemde soort mogen de torpedobooten voor Indië m.i. niet zijn, om zich bij de meest voorkomende weêrsgesteldheden in de Java-zee te kunnen bewegen.

Eindelijk hebben wij van den inleider veel gehoord over de wijze, waarop het bevel over de zeemacht in Oost-Indië, naar zijne meening, zoude moeten worden gevoerd.

De Commandant der Zeemacht zoude zijne bevelen rechtstreeks moeten ontvangen van den Minister van Marine; maar de verrichtingen der zeemacht in Oost-Indië staan in nauw verband met de aangelegenheden — de binnenlandsche, de huishoudelijke, zoude men kunnen zeggen — van deze bezittingen zelve. Hoe het mogelijk zoude zijn, die van uit den Haag te behandelen, is mij niet duidelijk; maar in ieder geval moeten van die behandeling op zoo grooten afstand groote vertraging, vermeerdering van werk en verwarring het gevolg zijn. En nu lette men op hetgeen in tijd van oorlog kan voorkomen, namelijk dat in Indië geene instructiën van het Opperbestuur meer kunnen worden ontvangen; dan zal de Commandant der Zeemacht bevelen moeten ontvangen van den Gouverneur-Generaal, dezelfde autoriteit, dien men in vredetijd buiten de zaak gehouden heeft.

Het bevel over de zeemacht wordt thans van achter de schrijftafel gevoerd, zoo beweert de inleider. Het betoog maakt den indruk, alsof er in 't geheel niemand staat tusschen den Commandant der Zeemacht te Batavia en de bevelhebbers der schepen. Ten slotte erkent de Heer VAN ROSSUM wel, dat er een Divisie-Commandant is, maar diens werkkring en positie worden voorgesteld als in werkelijkheid geheel onbeteekenend.

Deze voorstelling getuigt m.i. van eene beschouwing door een veel te donkeren bril.

De instructie van den Commandant der Java-Divisie is zoo ruim gesteld als de omstandigheden het maar eenigszins veroorloven. Dat in de practijk aan het als een tactisch geheel optreden der Java-Divisie tot dusver veel heeft ontbroken, hetgeen ik gaarne erken, vindt zijne oorzaak niet in de plaats, vanwaar de orders voor deze scheepsmacht worden gegeven, maar in omstandigheden, waaraan geene autoriteit, zelfs niet de Regeering in Nederland, iets kan veranderen, omdat zij onvermijdelijk zijn.

Meermalen noopte de politieke toestand in eenig gewest der bezittingen er toe, een of meer schepen aan het verband der divisie te onttrekken; in het jaar 1900, terwijl de »Friesland» in verband met den oorlog in Zuid-Afrika reeds naar de Delagoa-baai was gezonden, moesten de drie overige groote schepen der Java-Divisie naar China worden gedirigeerd. Gedurende een groot deel van het loopende jaar zijn verscheidene schepen, waaronder het vlaggeschip der divisie, te Sabang gestationeerd geworden, met het oog op den oorlog tusschen Rusland en Japan.

Mede hebben de herstellingen, die de schepen moesten ondergaan, veel onvermijdelijke stoornis gebracht in het als tactisch geheel optreden der Java-Divisie. Hierbij vergete men echter niet, dat aanvankelijk in Nederland geen materieel beschikbaar was om valide schepen uit te zenden tot vervanging van die, welke groote herstellingen moesten ondergaan. Naar mate de aanbouw vordert, zal dit bezwaar geleidelijk worden opgeheven, en zullen de schepen, die in Indië zijn, minder in herstelling behoeven te gaan. Hiertoe zal ook bijbrengen de in de laatste jaren ter hand genomen en nog voortgaande betere outilleering van het marine-etablisement te Soerabaja. Van den ernstigen wil om geene andere dan valide schepen in Indië te stationeeren, werd onlangs een sprekend bewijs gegeven, toen de Minister van Marine de »Friesland», die bestemd was om de »Noord-Brabant» in Indië

te vervangen, met de bemanning van laatstgenoemd schip liet terugkomen, omdat vóór het vertrek gebleken was, dat het schip, hoewel volkomen in staat de reis heen en weer te maken, niet volkomen geschikt geacht mocht worden voor de diensten, die er in Indië van zouden kunnen worden geveerd.

Wat nu betreft het zetelen aan den wal te Batavia van den Commandant der Zeemacht, het bestuur over eene zeemacht kan niet worden gevoerd zonder over 's lands geldmiddelen te beschikken, en waar dit geschiedt, vorderen nu eenmaal de voorschriften van regeeringsbeleid en comptabiliteit eene belangrijke hoeveelheid bureau-arbeid, en nu is het m.i. duidelijk, dat het een groot voordeel is, zulk bureau-werk te kunnen opdragen aan geroutineerde ambtenaren, hetgeen natuurlijk uitgesloten zoude zijn, wanneer het commandement der zeemacht aan boord van een varend schip moest zijn gehuisvest.

Naar mijne meening zouden op dezen grond de behoeften der oorlogs-marine in den Indischen archipel, met hare accessoires, reparatie-inrichtingen en voorraden, reeds tot vestiging van het bestuur der zeemacht aan den wal moeten doen besluiten, ook al waren daar niet andere belangrijke takken van dienst, die, wel is waar, met de oorlogs-marine geen direct verband hebben, maar wier behartiging het best aan een marine-departement kan worden toevertrouwd, als daar zijn: de zoogenaamde Gouvernementsmarine, eene vloot van met civiel personeel bemande stoomschepen tot het verzorgen van politie en communicatie ter zee, de Hydrografie, de Kustverlichting, de Bebakening, het Loodswezen en de Haven-inrichtingen.

Door deze takken van dienst onder het marine-departement te doen ressorteeren, wordt, uit een technisch en economisch oogpunt, vereenvoudiging in het beheer verkregen.

Ten slotte acht ik het van niet gering belang, dat in oorlogstijd, ook wanneer ons mobiel eskader en de torpedovloot in de Indische wateren ten gevolge der krijgsoperatiën niet of slechts gebrekkig in communicatie met den zetel van het

bestuur op Java staan, den Gouverneur-Generaal toch nog een hooggeplaatst zecofficier als adviseur in maritieme zaken ter zijde zal staan.

Dat deze regeling aan het gezonde functioneeren der strijdkrachten ter zee in den weg zoude kunnen staan, ik moet verklaren het niet te kunnen inzien.

Kapitein-Luitenant ter zee W. C. J. SMIT: Mijnheer de Voorzitter! Gaarne maak ik gebruik van de welwillende vergunning, mij als geïntroduceerde op deze vergadering verleend, om ook eenige opmerkingen te maken naar aanleiding van de belangwekkende voordracht van Kolonel VAN ROSSUM.

Wat betreft de grootte der door Kolonel VAN ROSSUM gevraagde pantserschepen, merk ik op, dat de vereischte afmetingen in hoofdzaak worden beheerscht door drie factoren: de bewapening, de bescherming door pantser en de snelheid.

De bewapening der schepen met middelbaar snelvuurgeschut van 15 c.M. heeft in den Russisch-Japanschen oorlog tot nog toe niet geheel beantwoord aan de groote verwachtingen, die men daarvan koesterde. In verschillende gevechten is gebleken, dat deze kanonnen niet de beslissing in den strijd hebben te weeg gebracht, maar dat de treffers uit het zware geschut steeds den doorslag hebben gegeven. De richting in de laatste jaren door meerdere groote mogendheden ingeslagen, n.l. het verzwaren van het kaliber van de vuurmonden der nevenbatterij tot 17, 19 en zelfs 20 c.M., wordt daardoor volkomen gerechtvaardigd en ook wij zullen wel in die richting moeten volgen, althans zeker niet tot vermindering van de hoofdbe wapening mogen besluiten.

De hier aangegeven verminderde uitwerking van het middelbare geschut moet zeer zeker voor een goed deel worden geweten aan de verbeteringen, die de pantsers der oorlogschepen in de laatste jaren hebben ondergaan. Inderdaad hebben de gevechten in den tegenwoordigen oorlog bewezen, dat zelfs aan eene matig dikke pantsering groote waarde moet worden toegekend. Normaaltreffers komen uiterst zelden voor

en in het algemeen hadden de door pantser beschermde deelen van het schip, althans van projectielen uit middelbaar geschut, niet veel te lijden. In het bijzonder hebben de pantserdekken getoond eene uitmuntende bescherming voor de daaronder gelegen deelen op te leveren. Geene enkele maal werd een pantserdek doorboord, en in dit verband wijs ik er op, dat onze veel gesmade beschermde kruisers in hun pantserdek eene goede bescherming van hunne vitale deelen — dat zijn machines, ketels en roerbeweging — hebben. Hoewel een gordelpantser natuurlijk niet te versmaden is, moet toch in aanmerking genomen worden, dat op schepen van geringe waterverplaatsing, zooals de onze, het pantser zich nog geen meter hoog boven de waterlijn uitstrekt, en dan rijst de vraag, of het enorme gewicht aan dien gordel besteed niet nuttiger kan worden aangewend door het opvoeren van snelheid en kolenvoorraad; op voorwaarde natuurlijk, dat de geschut-opstellingen met munitieaanvoer- en communicatiemiddelen goed beschermd zijn.

De door Kolonel VAN ROSSUM genoemde snelheid van 14 mijl komt mij n.l. te gering voor. Deze zou in de practijk al dadelijk tot 12 mijl gereduceerd worden, wegens verschillende ongunstige omstandigheden, die gedeeltelijk onvermijdelijk zijn, zooals bijv. de hoogere temperatuur van het buitenboordswater in Indië, waardoor de condensors minder goed werken dan in een koel klimaat; sterk aangroeien en minder gelegenheid om te dokken: hooge temperatuur der lucht en meer afmattend klimaat voor het personeel, enz. De geachte inleider geeft aan, dat de groote snelheid iets is, dat veel te precair is, iets waar nimmer met zekerheid op gerekend kan worden; ik zal dat niet tegenspreken en ik zal ook niet ontkennen, dat de groote snelheid van onze pantserdekschepen tot nu toe vele teleurstellingen heeft opgeleverd; maar wordt daarbij niet wat veel uit het oog verloren, dat het personeel eerst langzamerhand volkomen op de hoogte geraakt van de behandeling der nieuwe ketels? Als voorbeeld, dat er vooruitgang te bespeuren is, moge dienen de »Friesland'', die na

eene spoedreis uit Nederland te Sabang aangekomen, aldaar de geheele bemanning verwisselde en na een verblijf in de Indische wateren van 3 maanden, weer naar Nederland terugkeerde en zonder te haperen 10000 mijlen aflegde met gemiddeld 12 mijls vaart; terwijl op den ochtend na den dag van binnenkomst met vuile ketels eene vollekraftproef werd gehouden, waarbij de machines zonder moeite \pm 8000 p.k. ontwikkelden. En dit deed de »Friesland" met ketels, die reeds bij vertrek uit Nederland niet volkomen in orde waren, doch gedurende het verblijf in Indië met eigen middelen in bruikbaren staat werden gebracht. Naarmate het personeel beter wordt en meer vertrouwd met het nieuwe materieel, zullen de teleurstellingen op dit gebied verminderen. In ieder geval komt het mij voor, dat Kolonel VAN ROSSUM, bij het bepalen van eene maximum-snelheid van 14 mijl, zijne eischen al bijzonder laag heeft gesteld.

Ik vrees, dat bij een maximum van 5000 ton waterverplaatsing, niet behoorlijk kan worden voldaan aan de eischen van bewapening, bescherming en snelheid, die men aan strijders voor de verdediging van Indië, zooals Kolonel VAN ROSSUM die voorstaat, moet stellen.

Met hetgeen de geachte inleider heeft gezegd omtrent het gebruiken van Indische kolen door onze oorlogsschepen, ben ik het volkomen eens. Dit is inderdaad eene zaak van zeer groot belang. Er mogen voor het oogenblik groote voorraden Cardiffkolen in Indië aanwezig zijn, de voortdurende aanvulling van die voorraden is te weinig verzekerd om in den tegenwoordigen stand van zaken te kunnen berusten. Afgezien nog van werkstakingen, die den geregelden aanvoer kunnen belemmeren, kunnen wij vrij zeker zijn, dat wij geen ton Engelsche kolen meer krijgen, zoodra Engeland in oorlog raakt met eene andere mogendheid of medegesleept wordt in een oorlog tusschen derden; en de gebeurtenissen van de vorige maand hebben aangetoond, hoe plotseling en onvoorzien zoo iets kan gebeuren. Onze schepen zullen in dat geval in Indië veel activiteit moeten ontwikkelen bij het handhaven

van de onzijdigheid, in dien tijd veel kolen verbruiken en daardoor gevaar loopen, spoedig gebrek aan kolen te krijgen, wanneer wij na eenige maanden, ten spijt van alle inspanning, toch in den oorlog worden betrokken. Op het finantieele belang, verbonden aan het gebruik van onze eigen kolen, hebben de vorige sprekers reeds gewezen; dat belang moet vooral bij den tegenwoordigen stand der Indische finantiën niet licht geteld worden.

Met het oog op deze kolenquaestie veroordeelt Kolonel VAN ROSSUM onze waterpijpketels, m.i. zonder voldoende grond. Dat in die ketels nog geene Indische kolen gestookt kunnen worden, ligt naar mijne meening niet aan die ketels, evenmin aan de kolen -- want die zijn heel goed -- maar aan ons zelve. Ik heb goede grond voor de vaste overtuiging, dat het mogelijk is door het aanbrengen van kleine, weinig kostbare inrichtingen aan de pijpketels, met eenige oefening van het personeel, het beoogde doel te bereiken. Natuurlijk zijn eene reeks van met zorg genomen proeven daarvoor noodig. Men heeft zulke proeven reeds vroeger genomen, maar die zijn te kwader ure spoedig gestaakt, omdat men voor achteruitgang der ketels vreesde. Het ligt m.i. geheel op den weg van het marine-bestuur om de bedoelde proeven weer met kracht ter hand te nemen, des noods met opoffering van een of meer ketels; de te verkrijgen uitkomst is dat meer dan waard. Het is misschien niet ondienstig, hierbij te vermelden, dat iets dergelijks zich heeft voorgedaan, toen de Ombilinkolen voor het eerst in gebruik werden genomen. Van alle kanten kwamen klachten, dat die kolen onbruikbaar waren. Het gold toen eveneens eene zeer belangrijke quaestie; het was voor de Ombilin-mijnen er op of er onder! Er werd met kracht doorgezet en zelfs van regeeringswege pressie uitgeoefend, met het resultaat, dat niet alleen de klachten verstomden, maar thans algemeen -- zoowel op gouvernementsschepen als bij de particuliere stoomvaartmaatschappijen -- de goedkoope en goede Indische kolen worden gebruikt en uitstekend voldoen. Zoo zal het ook nu gaan, als men zich niet door de eerste tegenvallers laat

afschrikken en vooral, als bij de proefnemers de ernstige wil om te slagen voorzit. Ook ik heb, evenals Overste COHEN STUART, gehoord, dat men in Indië weer met de proefnemingen begonnen is; hopen wij, dat spoedig gunstige berichten daarover inkomen. Mocht men, na ernstige, volhardende en uitgebreide proeven, het doel onverhoopt niet kunnen bereiken dan — weg met de pijpketels! Geene ketels, waarin de kolen van het eigen land niet bruikbaar zijn!

Met Overste COHEN STUART ben ik van oordeel, dat de door den inleider voorgestelde torpedobooten van 100 ton te klein zijn. Ik heb op dit punt eenige ondervinding opgedaau, toen ik het voorrecht had, in 1900 de torpedoboot »Scylla», metende ± 90 ton, naar Indië te brengen. Ofschoon die bootjes uitstekende zeeschepen bleken te zijn en de reis in vele opzichten is medegevallen, kan ik Kolonel VAN ROSSUM toch de verzekering geven, dat de bemanning van zulk een scheepje, na eenige dagen achter elkaar slecht weer te hebben gehad, vrij wel uitgeput is. En zoo iets kan men ook in Indië treffen. Zoowel in den Oost-moesson als in den West-moesson kan het in de Java-zee en in de Banda-zee geducht spoken. De commandant eener torpedoboot-flottielje, die eene reis van Soerabaja naar Bandjermasin had gemaakt, rapporteert, dat de toestand der bemanning gedurende dien overtocht, waarop de zee dwars inkwam, zeer ongunstig was en de lanceerkanonnen niet te gebruiken waren. Onderofficieren, die ook de reis uit Nederland hadden medegemaakt, verklaarden, dat zij op de nitreis niet zulk ellendig weer hadden gehad als op dezen tocht. Ook is de kolenvoorraad op deze bootjes veel te klein. Hoewel Kolonel VAN ROSSUM deze bestemt om bij het eskader te blijven, zoo zullen zij toch zeker meermalen ook op eigen gelegenheid in groepen tegen den vijand moeten optreden en daarbij lange stoomtochten maken, zoodat een groote kolenvoorraad noodzakelijk is. Uit beide oogpunten — bewoonbaarheid en kolenvoorraad — zouden zeker torpedojagers, eigenlijk niet anders dan groote torpedobooten van

± 300 ton, de voorkeur verdienen, maar om hunne groote kostbaarheid geloof ik, met den Heer VAN ROSSUM, de aanschaffing daarvan te moeten ontraden. Het komt mij echter voor, dat wij niet beneden de tonnenmaat van het type »Ophir» (± 150 ton), dat uitmuntend voldoet, kunnen gaan.

De geachte inleider heeft betoogd, dat het aantal flottieljevaartuigen van 600—800 ton niet zal kunnen worden vermindert, hoewel zij alle oorlogswaarde tegen een buitenlandschen vijand missen. Hierbij sluit ik mij geheel aan. Dit onderwerp is in den laatsten tijd herhaaldelijk ter sprake gebracht en meermalen werd van verschillende zijden, o.a. nog heden in de Tweede Kamer der Staten-Generaal, op inkrimping van het aantal flottieljevaartuigen aangedrongen. Als motief wordt daarvoor aangevoerd, dat de gemeenschapsmiddelen in den archipel zoo zijn uitgebreid, zoodat men tijdig hulp kan ontbieden, en des noods met een ingehuurd stoomschip een detachement troepen naar de bedreigde plaats kan zenden. Daarbij wordt echter over het hoofd gezien, dat met het uitbreiden der gemeenschapsmiddelen, ook de bestuursbemoeiingen met verwijderde deelen van den archipel vermeerderd zijn. Naar mate de nationale en de internationale scheepvaart in en door onzen archipel toeneemt, onbekende gebieden worden geëxploreerd en onze bezittingen zich meer en meer in de belangstelling van landgenoot en vreemdeling gaan verheugen, zal het bestuur verplicht zijn zich meer met de buitenbezittingen te bemoeien. Met de uitbreiding dier bemoeienis vermeerdert ook de kans op ontwikkelingen met de inlandsche bevolking, en dan is juist het tijdig optreden van een oorlogsschip door zijne preventieve werking van zeer groot nut. Terwijl men er niet licht toe zal overgaan om troepen te ontbieden, is de enkele aanwezigheid van een klein oorlogsschip, dat een geruimen tijd in het onrustige gebied blijft vertoeven, in samenwerking met het binnenlandsch bestuur, dikwijls voldoende om ernstige onlusten te voorkomen. Deze belangrijke functiën

kunnen niet, ten minste in den regel niet, aan de Gouvernements marine worden opgedragen, omdat in de laatste jaren aan dien tak van dienst al het militaire karakter ontnomen, de bemanning verminderd en alles wat naar bewapening leek, verwijderd is. Ook hebben die schepen nog zoovele andere diensten te verrichten, dat zij de hier geschetste taak niet zouden kunnen overnemen, zonder dat het aantal schepen belangrijk wordt uitgebreid, waardoor het doel van den voorgestelden maatregel, bezuiniging, toch niet bereikt zou worden. Wanneer wij nagaan, dat van de flottielje-vaartuigen, die in dienst zijn — dat zijn er 10 — thans 2 als opnemings-vaartuigen werkzaam zijn, blijven er nog 8 voor den algemeenen dienst in Indië over, waarmede nu reeds niet voldaan kan worden aan de tallooze aanvragen van residenten en gouverneurs van afgelegene gewesten om het een of ander tot hun ressort behoorend gebied te doen bekruisen. Bovendien zijn er nog 5 flottielje-vaartuigen in reserve; ik heb vernomen, dat men die tot 2 of 3 zal laten verminderen. Daar kan men moeilijk tegen hebben; eene reserve van 5 op 10 actieve scheepjes lijkt inderdaad onnoodig veel. Maar het komt mij voor, dat men in zulk een uitgestrekt eilandenrijk als onze Indische bezittingen een 8-tal actieve gewapende kleine kruisertjes, die overal kunnen komen, wel als een minimum zal moeten beschouwen. Deze scheepjes kunnen wij bovendien voor de marine niet missen als oefenschool voor onze toekomstige commandanten. Elk zeeofficier zal moeten toestemmen, dat deze scheepjes en de vele diensten, die zij presteeren (behalve in Atjeh, waar zij langzamerhand overbodig worden) eene uitstekende leerschool zijn voor de Luitenants 1e en 2e klasse. Waar zullen vooral de eerstgenoemden de zoo hoog noodige ervaring op allerlei gebied opdoen, wanneer de flottielje-vaartuigen worden afgeschafte of hunne diensten worden opgedragen aan andere schepen, niet tot de marine behoorende?

Verder wordt door Kolonel VAN ROSSUM bepleit de opheffing van het Departement der Marine in Indië en de plaatsing van den Commandant der Zeemacht op de vloot. Dit moge

heel rationeel schijnen, maar lijkt mij in de practijk niet wel uitvoerbaar, althans niet in den vorm, zooals het werd voorgedragen. Kolonel VAN ROSSUM wil, als ik hem goed begrepen heb, alles van den wal weg hebben, alles aan boord; maar dan vraag ik mij af, hoe moet dat dan in tijd van oorlog gaan? Wij leven niet meer in de tijden der Oost-Indische Compagnie, toen een admiraal met zijne vloot een jaar uitbleef zonder dat men iets van hem hoorde, precies deed wat hij verkoos, tractaten sloot, vorsten aanstelde en afzette, enz. Nu heeft onze vlootvoogd eene beperkte taak; hij moet den vijand verslaan, maar daartoe moet hij in staat gesteld worden door nauwkeurige inlichtingen omtrent 's vijands bewegingen. Hij moet zekerheid hebben, dat hij tijdig aanvulling van kolen, munitie enz. kan krijgen; kortom hij moet in aanraking blijven met het hoofdkwartier, vanwaar de bevelen omtrent de verdediging uitgaan. De 24 torpedobooten, die Kolonel VAN ROSSUM vraagt, kunnen niet altijd bij het eskader blijven; die moeten veelvuldig dokken en gedeeltelijk opgelegd worden, waarvoor op verschillende plaatsen in den archipel torpedo-stations moeten worden gevestigd, die van het noodige moeten worden voorzien. Bovendien moeten victualie-voorraden voor de geheele vloot worden aangehouden en tijdig vernieuwd, voorwaar geene gemakkelijke taak! Bij het hoofdkwartier aan den wal zal een marinestaf moeten zijn, die al deze regelingen in vrede-stijd voorbereidt en in oorlogstijd den leider der verdediging ter zijde staat. Aan het hoofd van dien staf dient toch een zee-officier van hoogen rang en groote ervaring te staan! Vergelijking met eskaders van andere mogendheden in den vreemde gaat hier niet op, omdat de omstandigheden bij ons zoo geheel anders zijn. Ik zou geen vloot of eskader weten te noemen, waarvan de vredes- en oorlogstaak, in verband met de plaatselijke toestanden, ook maar eenigszins met den werkkring van onze marine in Indië overeenkomen. En hoe stelt Kolonel VAN ROSSUM zich voor, dat de geëmbarkeerde vlootvoogd het tweede, zeker niet onbelangrijke deel zijner taak: handhaving van ons gezag tegenover de inlandsche bevolking van den archipel,

moet uitvoeren? Moet hij van zijn admiraalschip de bewegingen der wijd en zijd verspreide flottielje-vaartuigen, hunne opdrachten, hunne aanrakingen met het binnenlandsch bestuur, hunne hulp bij militaire expeditiën van de landmacht, bij ontdekkingsreizen en exploratietochten, regelen, leiden, beoordeelen? Welke eindelooze moeilijkheden zou dit opleveren! Dit gedeelte zou toch zeker aan de bemoeiingen van den commandant van het eskader moeten worden onttrokken en worden overgedragen aan een of meer zeeofficieren, die meer in onmiddellijke verbinding staan met de Regeering te Buitenzorg. Eene wijziging, reorganisatie, wellicht eene vereenvoudiging van het Departement der Marine te Batavia moge uitvoerbaar zijn — ik erken, dat er wel wat te verbeteren valt — eene algeheele opheffing lijkt mij niet wel mogelijk.

Eindelijk moet mij nog eene opmerking van het hart over het personeel. Ik weet niet of het den geachten inleider bekend is, dat de ondervinding heeft geleerd, dat men, om voor geregelde aflossing om de 3 jaren te kunnen zorgen, 4 man in Nederland moet hebben om te zorgen, dat er 3 man in Indië op de vloot zijn; m. a. w.: men moet 7 man in dienst nemen om het personeel in Indië met 3 man te kunnen vermeerderen. Wanneer men nu in aanmerking neemt, dat wij thans geen 6 schepen in Indië kunnen bemannen, maar ons tevreden moeten stellen met 5, wegens gebrek aan personeel, dan is het niet duidelijk hoe Kolonel VAN ROSSUM 8 pantserschepen van 5000 ton en 24 torpedobootten in dienst kan houden zonder het personeel uit te breiden. Ik vrees, dat dit niet mogelijk zal blijken.

Bij deze opmerkingen zal ik het laten. Zij vormen geene doorgaande bestrijding van de denkbeelden van Kolonel VAN ROSSUM. Een hoofdgedachte uit zijne interessante voordracht heeft mij en zeker velen met mij aangenaam getroffen, n.l. het denkbeeld, dat ook volgens zijne meening de marine in Indië zelfs met beperkte middelen eene schoone taak zou kunnen vervullen. Wanneer wij inderdaad zouden kunnen beschikken over eene vloot, in den geest als door Kolonel VAN

ROSSUM is geschetst, dan zon dit eene macht zijn, die een buitenlandschen vijand voor geruimen tijd de handen vol zou kunnen geven. Bij eene stoutmoedige en kundige aanvoering zou die vloot in onzen uitgestrekten archipel een prachtig terrein voor eene actieve verdediging vinden, en ik ben overtuigd, dat ook het personeel zich dan met waardigheid van die schoone taak zou kwijten.

De Heer NYPELS: De bewering van den Heer VAN ROSSUM, in den aanvang zijner rede, dat het voor een leek zeer moeilijk is, zich een juist denkbeeld te maken van marinezaken, heeft ons, die buiten de zeemacht staan, niet aangemoedigd om aan het debat deel te nemen. Doch, zooals meermalen het geval is, wij staan ook hier voor een huis met twee gevels. In den een is de ingang voor de mannen van het vak, die de zaken behandelen; om den hoek vindt men den ingang voor hen, die inlichtingen wenschen te vragen. Ik behoor tot hen, die door den laatstbedoelden binnentreden, wanneer het geldt de marinezaken. Maar ik meen door de andere deur te mogen gaan, wanneer sprake is van de legeraangelegenheden, die de inleider ook in zijn betoog heeft opgenomen, zonder daarbij, naar mijne meening, het leger recht te laten wedervaren.

De Heer VAN ROSSUM stelde het aantal voor Indië gewenschte groote schepen op *acht*. Geschiedt dit omdat hij meent, dat Nederland in geen geval bereid zal zijn, meer te geven, dan zou men daarin moeten berusten. Maar op dat standpunt heeft hij ons niet gebracht. Hij acht het aantal blijkbaar voldoende voor de veel omvattende, ook door hem omschreven, taak, en de Heer SMIT noemde het zelfs: eene prachtige macht. Maar wat is de bedoeling? Wil men acht schepen steeds voor den dienst beschikbaar, dan zal op minstens twaalf gerekend moeten worden, want $\frac{1}{3}$ als niet-beschikbaar aan te nemen is geene overdrijving. Of wil men in totaal acht schepen, dan moet men blijde zijn, als daarvan in den regel *vijf* beschikbaar zullen zijn. In beide gevallen

veroorloof ik mij de vraag : zal die scheepsmacht de rol kunnen vervullen, welke haar door den spreker is toegedacht, alsmede die van de staatkundige politie in ons gebied, ter bescherming niet alleen van de Nederlandsche belangen, maar ook van die der neutralen in onze zeeën ?

Het Russisch Oostzee-eskader, thans op weg naar onze koloniën, bestaat, als ik mij niet bedrieg, uit 15 groote schepen, omstuwed door een aanzienlijk aantal kleinere. 't Is niet onmogelijk, dat eene Japansche zeemacht dit eskader te gemoet zal gaan. Op welke wijze zal of zou onze marine in Indië dan moeten handelen? Dit is geen hersenschim, het geval ligt voor de hand.

Tegen uitbreiding der marine is het bezwaar geopperd van gebrek aan personeel. Is echter wel goed overwogen of daarin door *inlanders* niet is te voorzien? Te licht verklaart men een landaard ongeschikt voor een werkkring, als zijne bekwaamheid niet dadelijk in 't oog valt. Ik wijs bijv. op de achterstelling van het inlandsch element in het leger, eene achterstelling die tegenwoordig door velen gewraakt wordt. Ook herinner ik aan de ondervinding, door ons in Japan opgedaan. Toen Nederlandsche marine-detachementen daar aan ongeletterde Japanners het zeemanswezen moesten onderrichten, kwam na weinige maanden het bevel van den Shogun, dat het stoomschip de *Kwankomar*, met uitsluitend Japansche bemanning en officieren, van Decima naar Tokio moest komen. De Nederlandsche leeraars verklaarden dit voor eene onmogelijkheid, toch werd het volbracht, en bleven de aldus gevormde officieren ook voortaan varen. Ik haal dit slechts aan om te toonen, dat vaak meer nit de menschen te halen is dan men denkt, mits initiatief en belangstelling worden opgewekt.

Thans kom ik tot het voornaamste punt, waarvoor ik mij veroorloofd heb, aan het debat deel te nemen.

Zoowel in den aanvang als in het laatste gedeelte van zijne rede heeft de Heer VAN ROSSUM de opvatting geuit: *De vijand zal Java zelf niet aantasten, want hij weet dat daar de kern van ons leger bijeen- en alles tot eene krachtige verdediging gereed is.*

Nu komt het mij voor, dat dit juist eene reden, ja *de* reden zal zijn om Java wel aan te tasten. De aanvaller tracht in den regel de strijdmacht van den verdediger afbreuk te doen, te vernietigen, en wil dit liefst zoo spoedig mogelijk doen. Wat al nadeelen toch zijn verbonden aan het lang rekken van een oorlog!! Spreker meent, dat Java toch eenmaal zal vallen. Maar dan geven Jakatra in het verleden en Port Arthur in het heden toch aanleiding om daarvoor een heel lang termijn aan te nemen.

Ook de geschiedenis van den laatsten tijd toont aan, dat de aanvaller, met alle beschikbare krachten, tracht de hoofdverteenwoordiging van het gezag tot overgave of onderwerping te brengen, en dat hij daartoe in de eerste plaats het leger opzoekt, vervolgt en zoo mogelijk vernietigt. Zoo deden de Amerikanen op de Philippijnen, de Japanners tijdens hun oorlog met Korea en China, de Engelschen in Zuid-Afrika, en toen de troepenmacht der vereenigde Europeesche mogendheden er in China niet in mocht slagen het centraal gezag te bereiken, gaven zij den strijd op. Wij hebben hetzelfde trouwens in onze eigene koloniën zien gebeuren, bij de eenige verovering van Indië door een buitenlandschen vijand. Nadat het laatste gedeelte van onze vloot op de reede van Grissee vernietigd was, landde, in 1811, eene Engelsche expeditionaire macht bij Tjilintjing. Zij stelde zich niet tevreden met de vermeestering van Batavia, Meester Cornelis en Buitenzorg, en het verdrijven van den Gouverneur-Generaal JANSSENS van daar, maar zij vervolgde het overschot der krijgsmacht en den landvoogd naar Semarang en naar het binnenland van Java (destijds eene Fransche kolonie) totdat JANSSENS verplicht was geworden de koloniën over te geven. Wel liet het leger toen veel te wenschen over, maar dit was den Engelschen niet bekend; zij meenden zelfs, dat DAENDELS Java in geduchten staat van tegenweer had gebracht. Acht ik het dus waarschijnlijk, dat een vijand anders handelen zal dan de geachte inleider zich voorstelt, in het algemeen komt het mij verkeerd voor, bij het aannemen van een stelsel uit te gaan van een bepaald geval, als *plan de campagne* van den vijand.

Deze doet toch veelal en gaarne precies het tegenovergestelde van hetgeen wij wel voor hem hebben willen uitdenken.

Wensch ik niet af te dingen op het voorname der rol, welke de marine zal kunnen vervullen bij een eventueelen strijd tegen een buitenlandschen vijand, ik meen wel te moeten opkomen 1^o tegen het toekennen van die rol, zonder het verleenen aan die marine van evenredige kracht, 2^o tegen het achterstellen en verkleinen van de rol, die het leger zal kunnen te vervullen hebben en waarvoor het ook ten volle berekend zal moeten wezen.

Waar in deze Vereeniging aan dit laatste punt onrecht wordt gedaan, mag m.i. een woord van protest niet uitblijven; want zwijgen zou afbreuk kunnen doen aan het ernstig streven en aan den moeilijken arbeid van hen, die voor de verdediging van Java tegen een buitenlandschen vijand reeds veel gedaan hebben en nog veel hebben te doen.

De VOORZITTER: Ik wensch de heeren er indachtig op te maken, dat, voor zoover zij dit noodig achten, zij door het gedrukt verslag hunne repliek kunnen aanvullen. Ik geef nu nog het woord aan den Heer VAN ROSSUM.

De Heer VAN ROSSUM: Mijne Heeren! Met enkele woorden zal ik trachten om de Heeren COHEN STUART, SMIT en NYRVELS te beantwoorden, en verder gebruik maken van de vergunning, mij door den Voorzitter gegeven, om een en ander voor het schriftelijk verslag nader uit te werken.

De Heer STUART heeft uiteengezet, waarom men in 1896 groote snelheid een vereischte achtte voor onze oorlogsschepen in Oost-Indië, en zich opgeworpen als verdediger van onze beschermde kruisers. Mij is het altijd verkeerd voorgekomen, de snelheid in die mate op den voorgrond te plaatsen en in 1896 heb ik in de Marine-Vereeniging dan ook reeds gezegd, dat ik vreesde, dat bij het ontwerpen van bedoelde kruisers te veel was opgeofferd aan de snelheid, ook omdat ik voorzag, dat van die op het papier hoog opgevoerde snelheid in de practijk niet veel terecht zou komen. Ik gevoelde toen — evenals nu

— weinig voor de kunst van wegloopen, zooals ons die zo even werd uitgebeeld. Den strijd steeds te ontwijken, is toch niet het doel van eene krijgsmacht en ik meen reeds aange-toond te hebben, dat, al is tijd gewonnen dikwijls veel ge-wonnen, op die wijze in den regel geene gunstige beslissing zal worden verkregen. Met het verleden hebben wij trouwens niet te maken nu, ik wensch het oog te richten op de toekomst.

Onze schepen in Oost-Indië moeten niet grooter wezen dan \pm 5000 ton, omdat ik van meening ben, dat wij niet te veel op één kaart mogen zetten en het aantal schepen niet te veel beperkt mag worden. Dus niet omdat de toegangen tot Soerabaja geen diepgang grooter dan \pm 60 d.M. veroorloven; dit is eene bijkomende omstandigheid. Waren grootere schepen voor ons noodig, dan zou Soerabaja voor die schepen bereikbaar moeten worden gemaakt of naar eene andere gunstig gelegen haven worden omgezien voor reparatie-inrichting en arsenaal.

Dat eene groote mogendheid, in het bezit van Insulinde zijnde, te Soerabaja eene groote maritieme inrichting zou maken — zooals de Heer STUART beweert — is best mogelijk, maar dit is geene reden waarom wij zulks zouden moeten doen. De omstandigheden maken zulk eene inrichting voor ons niet noodig. Wij moeten het beschikbare geld besteden voor de vloot zelve; niet voor groote inrichtingen, voor toegangen daartoe en voor verdediging van deze. Zoolang eene voldoende krachtige vloot nog ontbreekt, zou dat eene dwaasheid wezen. In hoofdzaak voldoet het marine-etablisement als reparatie-inrichting en arsenaal aan billijke eischen voor onze vloot; en de verdediging van de toegangen tot de reede is, wat het materieel betreft, zeer voldoende; dat op marine-personeel daarbij gerekend wordt is echter niet te verdedigen, met het oog op de taak der zeemacht, zooals ik die heden avond heb geschetst. Een grooter droogdok is te Soerabaja echter noodig en door de Regeering is dan ook reeds besloten tot de instal-latie daarvan over te gaan.

Ik kan niet gelooven, dat het verdiepen van de toegangen zooveel voordeel zou opleveren, dat de uitgaaf van zeer vele

millioenen — waarschijnlijk een niet te ramen aantal — voor dit doel gerechtvaardigd zou wezen. Wij mogen niet vergeten, dat Java een eiland is en alzoo een door de natuur beperkt achterland heeft. Dat de handel te Soerabaja de verdieping — voor eene andermans rekening — wenscht, bewijst weinig. Door lagere vrachtprijzen zou wellicht eenig voordeel worden verkregen, maar dit voordeel moet door de gemeenschap gewogen worden in verband met de directe uitgaven voor verbetering, onderhoud, enz. Hiermede houdt de wensch van den handel zeker geene rekening en kan die dit ook bezwaarlijk doen, zoo lang niet vaststaat welke die kosten zullen zijn.

De Heer STUART trad ook op als verdediger van den bestaanden toestand, dat de Gouverneur-Generaal het opperbevel heeft over de zeemacht en dat de Commandant der Zeemacht te Batavia gevestigd en tevens chef van het Departement der Marine aldaar is.

Over het opperbevel van den Gouverneur-Generaal is reeds veel te doen geweest bij de behandeling van artikel 41 van het Regeerings-reglement door de Staten-Generaal. Zeer lezenswaard is wat hieromtrent staat aangeteekend in »Het Regeerings-reglement van Nederlandsch-Indië, door Mr. C. W. MARGADANT''. Ondanks de zakelijke bestrijding en ofschoon de Regeering haar standpunt niet versterkt had door te erkennen, dat de Gouverneur-Generaal aan het opperbevelheberschap zeer zeker de bevoegdheid zou kunnen ontleenen om in tijd van oorlog persoonlijk het bevel te voeren, werd artikel 41 aangenomen, zooals het thans nog luidt.

Vreemd is het minstens te noemen, dat de Staatscommissie van 1889 dat opperbevel onaangetast wenschte te laten, ofschoon zij schreef: »Het Departement van Marine kan geen gezag voeren over den dienst van de zeemacht in Indië en haar opperbevelhebber; daarentegen blijft het Departement van Koloniën sedert vele jaren vreemd aan al hetgeen het personeel betreft, dat op de oorlogsvloot in Indië dient. En terwijl de beschikking over al de maritieme strijdmiddelen in den Archipel uitsluitend in handen is van den Gouverneur-Generaal,

tengevolge van de op den Minister van Koloniën rustende verantwoordelijkheid voor de handhaving van het gezag in onze Aziatische bezittingen, moet de Minister van Marine, die voor den goeden gang van zaken bij de Nederlandsche zeemacht aansprakelijk is, al het personeel van de oorlogschepen in Indië benevens een smaldeel van de Nederlandsche marine afstaan voor een dienst en onder het opperbevel eener autoriteit, niet tot zijn departement behoorende.

Is die toestand niet te veranderen, aan de daaruit voortvloeiende moeilijkheden kan toch veel te gemoet worden gekomen door het beleid, het overleg en de gematigdheid der verschillende autoriteiten, door hunne begeerte om, tot verzekering van den goeden gang van den dienst en van 's lands belang, datgene te vermijden, wat botsing en gevoeligheid kan verwekken." 1)

Zooals gezegd, vreemd komt mij voor dat berusten in een toestand, welke zulke nadeelen medebrengt. Mij dunkt die nadeelen moesten de commissie er toe gebracht hebben om ernstig bedacht te wezen op wegneming van de oorzaak van het kwaad. Dit zou ook geheel in overeenstemming zijn geweest met de aan haar verstrekte opdracht. In plaats hiervan wijst de commissie slechts op middeltjes om het leed te verzachten, na vooropgesteld te hebben, dat de kwaal niet is te genezen; middeltjes, die trouwens ten allen tijde behooren te worden toegepast, ja die door ieder landsdienaar zullen worden toegepast, indien hij zijne verplichtingen begrijpt. Mij dunkt, dat radicale genezing van de kwaal verzekerd is, indien men slechts eerst het oog vestigt op de zaak en vervolgens de voorschriften zoodanig maakt, dat deze den goeden gang van zaken bevorderen en waarborgen; men zal dan de oorzaak van de kwaal hebben weggenomen. Ik gevoel niets voor een stelsel, waarbij eerst de kleëren worden gemaakt en dan verlangd wordt, dat het individu zich daarin behagelijk zal gevoelen en naar wensch ontwikkelen. Mij schijnt dit eene averechtsche

1) Art. 41 spreekt slechts van de belangen van Nederlandsch-Indië.

wijze van doen. Wijziging van artikel 41 van het Regeerings-reglement komt mij dan ook noodzakelijk voor om tot een gezonden toestand van onze zeemacht te komen.

Waar het Hoofd van den Staat, krachtens de Grondwet, slechts het oppergezag heeft over de zeemacht, komt het mij onverklaarbaar voor waarom diens plaatsbekleeder, de Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië, opperbevelhebber moet wezen. Mijns inziens behoort hij het oppergezag te hebben en moet het opperbevel blijven bij den vlootvoogd.

Het Departement der Marine te Batavia acht ik eene geheel noodelooze en alzoo nadelige schijf in het bestuur der zeemacht. Iedere schijf veroorzaakt wrijving en dit beteekent: verlies van arbeid. Reeds hierom is een Departement der Marine te Batavia ongewenscht, maar er is meer tegen. Het bedoelde departement kan voor de militaire marine geen nuttig effect hebben, want feitelijk is er te Batavia niets te besturen; zal er ten minste niets te besturen zijn, zoodra de Indische Militaire Marine is verdwenen en de verrekening van uitgaven niet meer behoeft te geschieden. Het bestuur der zeemacht zal dan geheel in den Haag worden gevoerd, de Commandant der Zeemacht alleen nog te Batavia (aan het departement) zijn verblijf hebben. Dat deze verwijderd blijft van het eskader onder zijn bevel, kan niet anders dan ten nadeele van de gevechtsgereedheid en bruikbaarheid hiervan wezen. Reeds werd aangetoond, dat een aanvoerder niet doorlopend afwezig mag zijn, dat de betrekking hierdoor erger wordt dan eene sinecure.

Te Batavia valt thans nog het beheer der geldmiddelen of juistert de verdeling der uitgaven over de betrokken departementen te besturen. Dit is ten minste, wat de militaire marine betreft, de voornaamste taak van den chef van het Departement der Marine. Vervalt de verrekening van uitgaven, dan komt ook deze gewichtige (!) werkzaamheid te vervallen en hiermede alle reden van bestaan voor een departement, waarvan de commandant van het eskader chef is.

Reeds vele jaren geleden noemde FRANSEN VAN DE PUTTE

het eene fout, dat de Commandant der Zeemacht tevens chef van het Departement der Marine was. Hij wenschte het departement wel te behouden, maar de betrekkingen van Commandant der Zeemacht en die van chef van het departement gescheiden. Hij was van meening, dat de bestaande toestand voldoende behartiging van de belangen der zeemacht geenszins waarborgde, omdat die behartiging veelal werd opgedragen aan personen, niet genoegzaam in staat, zich vertrouwd te maken met Indische belangen en toestanden. Dit argument was indertijd misschien juist en heeft ook nu nog waarde, voor zoover betreft de Indische belangen, toevertrouwd aan de zorg van het departement. De militaire zeemacht heeft tegenwoordig echter betrekkelijk zeer weinig te maken met specifiek Indische toestanden. Wel zijn aan het departement ook belangen van bestuur, handel, zeevaart en nijverheid toevertrouwd. Wil men hiervoor een Departement der Marine behouden, dan is het zuiver een vorm van bestuursindeeling, welke buiten de eigenlijke zeemacht omgaat. Voor de zeemacht is het geheel onverschillig of de niet rechtstreeks en uitsluitend op de militaire marine betrekking hebbende geheele en halve afdeelingen van het tegenwoordige Departement der Marine te Batavia bij een ander departement worden gevoegd of, vereenigd, als afzonderlijk departement worden behouden.

Voor de aanrakingen tusschen landvoogd en eskadercommandant is zeker geen Departement der Marine noodig. De zaken zullen rechtstreeks tusschen beide autoriteiten behandeld kunnen worden, ook al is de eskadercommandant niet te Batavia gevestigd. Zulk eene verhouding komt in Oost-Indië meer voor, en waarom zou de vlootvoogd niet te Batavia kunnen komen, indien zulks gewenscht is? De gewone middelen van vervoer zijn toch ook voor hem beschikbaar.

In verband met de door mij in het belang der zeemacht noodig geoordeelde opheffing van het Departement der Marine, herinner ik er hier aan, dat nog zeer onlangs door een oud lid van den Raad van Indië geadviseerd werd, drie andere departementen te doen vervallen, namelijk: Binnenlandsch

Bestuur; Openbare werken; Onderwijs, Eeredienst en Nijverheid. Deze autoriteit — man met een veertigjarigen diensttijd in Oost-Indië — acht het niet alleen mogelijk, maar zelfs gewenscht, dat de landvoogd rechtstreeks de zaken behandelt met de plaatselijke autoriteiten, omdat alleen deze volkomen op de hoogte kunnen zijn.

Geene enkele mogendheid houdt er buitenslands een departement van marine op na, dat iets te maken heeft met de zeemacht van den Staat. Hiermede wil ik niet betoogen, dat ook Nederland geen Departement der Marine te Batavia moet hebben, maar slechts er op wijzen, dat voor afwijking van den regel eene bepaalde aanleiding moet wezen. Vroeger was deze er misschien, thans zeker niet meer.

Dat van kracht zijnde wetten en besluiten zich verzetten tegen de opheffing van het Departement der Marine in Nederlandsch-Indië is van geene beteekenis. Deze behooren zich toch te richten — en te wijzigen! — naar de omstandigheden; nimmer mogen zij eene belemmering wezen noch worden voor eene goede behartiging van 's lands belang. Dat de Heer STUART aan bedoelde wetten en besluiten den voorrang geeft, bewijst hoever wij van elkander afstaan. Hij stelt de boekhouding, ik de zaak op den voorgrond en dit principieel verschil is niet te overbruggen.

De Heer STUART heeft er op gewezen, dat sedert eenige jaren de groote schepen tot eene divisie vereenigd zijn en dat hierdoor aan mijn bezwaar wordt te gemoet gekomen. Dit vereenigen van eenige schepen tot eene divisie is in de negentiende eeuw tal van malen voorgekomen, zooals ik reeds heden avond herinnerde; maar de Heer STUART heeft hier speciaal het oog op de Java-Divisie. 1) Deze divisie omvat echter slechts een deel van de schepen, bestemd voor de eigenlijke verdediging der bezittingen, maar wat veel erger is, de zelfstandigheid, aan

1) Deze te kwader ure uitgedachte naam wijst bewust of onbewust aan velen Java aan als het te verdedigen object. Een naam is dikwijls niet zoo onschuldig.

den divisie-commandant toegkend, is eene ware bespotting van dit woord. Ik had de gelegenheid, als weinigen, zulks geruimen tijd — ongeveer een jaar — van nabij te zien, terwijl de Heer STUART, naar ik meen te weten, daaromtrent niets heeft kunnen opmerken in de practijk. Zoowel over de schepen als over het personeel werd steeds beschikt buiten den divisie-commandant om, en hoe men dan nog kan beweren, dat de divisie-commandant ook feitelijk chef was, is mij onbegrijpelijk.

Neen! geen man zal moeten verdwijnen zonder den wil van den divisie-commandant, geene bestemming aan eenig schip gegeven worden zonder overleg met hem en hijzelf behoort geheel vrij te zijn in zijne bewegingen. Hij moet zijne vlag kunnen verplaatsen zoo dikwijls hij zulks wenschelijk oordeelt, niet gebonden wezen aan een bepaald schip. Als aan dit alles — en nog meer — voldaan is, zal hij eerst chef wezen van de divisie.

De Heer STUART acht het noodig, dat de commandant van het eskader tal van zaken regelt, welke hij mijns inziens moet overlaten aan het beleid der commandeerende officieren. Daardoor heeft hij een berg papieren noodig, welken ik schadelijk oordeel. Nagenoeg al de beslommeringen, heden avond hier geciteerd, kunnen vermeden worden. De commandeerende officieren behooren zelve voor dit alles te zorgen, in verband met de instructie, hun door den vlootvoogd verstrekt. Ook hier sta ik principieel tegenover den Heer STUART. Ik wensch chefs, die zelfstandig weten te handelen; de Heer STUART is tevreden met commandanten, die steeds aan de hand moeten worden geleid. In zijn stelsel is ver gedreven centralisatie noodzakelijk; ik verlang juist decentralisatie, als eerste vereischte om tot een bevredigend resultaat te komen. Hierom acht ik ook onnoodig den uitgebreiden staf, welken de Heer STUART onmisbaar oordeelt. Deze kan zeer beperkt wezen. Ik stel mij voor één hoofdofficier en één luitenant ter zee steeds bij den vlootvoogd, verder een inspecteur van administratie (met het noodige administratief personeel) doorlopend en een inspecteur van den stoomvaartdienst, veelal te Soerabaja. Bij den eigelijken staf bovendien een of twee schrijvers.

Vele jaren heb ik reeds gestreden tegen bemoeizucht en schadelijke bedilzucht, en ik hoop dien strijd nog lang vol te houden, al had ik natuurlijk veel liever, dat deze niet meer noodig, hiervoor geene reden meer was. De ver gedreven voorgij had steeds, zooals de geschiedenis leert, treurige gevolgen en dit kan ook niet anders, want zij kweekt besluitelooze, zwakke en vreesachtige aanvoerders, terwijl de van aanleg goede tot dit lage peil worden teruggebracht. Op duidelijke wijze heeft ook indertijd DE ROO VAN ALDERWERELT in »De ondergang van het tweede Keizerrijk» aangetoond, hoe dit systeem, die bevelvoering achter de schrijftafel, voor de Franschen Sedan voorbereid en deze débâcle gebracht heeft.

In November 1885 schreef de Gouverneur-Generaal aan den Minister van Koloniën: »De Commandant der Zeemacht en de meerderheid van den Raad van Indië zijn het er over eens, dat de opheffing der Indische Militaire Marine de eerste voorwaarde eener betere organisatie van het Zeewezen in Indië behoort te zijn en in zoover aarzel ik niet om mij bij het gevoelen van bedoelde adviseurs aan te sluiten.»

Toen reeds kon bezwaarlijk meer als juist erkend worden, hetgeen voorkomt in de Memorie van den Minister van Marine van 23 Maart 1875, welke bestemd was om als richtsnoer te dienen bij de toepassing van het (minder gelukkig geredigeerde) koninklijk besluit van 1866. In deze Memorie toch lezen wij: »De Indische Militaire Marine vormt het hoofdbestanddeel der Indische Zeemacht. Hare roeping is ondersteuning en handhaving van het Nederlandsch gezag in den archipel en het houden van politie in de Indische wateren.

Werpt de Kolonie directe of indirecte voordeelen aan het moederland af, het moederland is daarentegen weder verplicht, haar in moeilijke omstandigheden te steunen en in het algemeen te zorgen voor hare goede relaties met de om- en nabijgelegen rijken. Uit deze overweging is het auxiliair eskader geboren.

De Indische Zeemacht behoort zoo te zijn georganiseerd, dat zij in gewone tijden rust en vrede in den archipel weet

te bewaren. Het auxiliair eskader kan zich dan geheel wijden aan de behartiging der handels- en diplomatieke betrekkingen van Indië met de naburige Staten. In buitengewone omstandigheden, in geval van oorlog met een machtigen inlandschen dan wel met een buitenlandschen vijand, in gevallen dus waarin eene buitengewone krachtsontwikkeling moet plaats hebben, komt het auxiliair eskader de Indische Zeemacht te hulp."

Nu de Indische Militaire Marine — in de Memorie een paar malen genoemd de Indische Zeemacht -- volgens de van kracht zijnde koninklijke besluiten, bestaan zal uit kleine oorlogsvaartuigen, geschikt om het gezag in den archipel door inlandsche volken te doen eerbiedigen, die in oorlogstijd buiten dienst worden gesteld, en uit torpedobooten, wachtschepen en opnemingsvaartuigen, kan bezwaarlijk meer gezegd worden, dat zij het hoofdbestanddeel der Zeemacht vormt.

De bedoelde Commandant der Zeemacht — de Vice-Admiraal BINKES — wenschte uitsluitend een Nederlandsch eskader en de redenen, welke ongeveer twintig jaar geleden hiervoor pleitten, hebben sedert dien tijd belangrijk aan kracht gewonnen. Immers de taak van de Indische Militaire Marine heeft nog aan gewicht verloren; daarentegen behooren veel zwaarder eischen aan de zeemacht gesteld te worden met het oog op een buitenlandschen vijand.

Afgescheiden hiervan was de redactie van de Memorie niet gelukkig of liever de keus der woorden. Eene kolonie moge voor hare verdediging steunen op het moederland, de verdediging van eene bezitting behoort in de eerste plaats te rusten op den soeverein en mag niet overgelaten worden aan die bezitting zelve. Door het onderscheid tusschen eene kolonie en eene bezitting voorbij te zien en eene onjuiste benaming te gebruiken, werden de rollen verwisseld.

De officieele erkenning van het bestaan eener Indische Militaire Marine door het koninklijk besluit van 1866 — feitelijk bestond zij toen reeds — en de hiermede in het leven geroepen geldelijke verrekening van verschillende uitgaven is eene ramp

geworden voor de zeemacht in Oost-Indië. Dit erkent ook de Staatscommissie van 1889 (onder voorzitterschap van FRANSEN VAN DE PUTTE) waar zij in haar rapport schrijft: »De oorzaak van dien strijd — hoe op de beste wijze te voorzien in de behoefte aan maritieme middelen — is voornamelijk het gevolg van de omstandigheid, dat bij het voorzien in de behoefte van Indië aan oorlogsmarine twee departementen van algemeen bestuur zijn betrokken, welker inzichten en eischen meermalen verschillen.»

Vershillen? Ja, tot zekere grens is dit juist. Het Departement van Koloniën toch heeft steeds voornamelijk, zoo niet uitsluitend, het oog op binnenlandsche rustverstoorders en vindt terecht, dat het overige de taak is van het Departement van Marine. Maar verder zou men met meer recht kunnen spreken van de overeenstemming der inzichten van beide departementen. Beide departementen toch wenschen zelve zoo miu mogelijk te betalen, wentelen de finantieele lasten gaarne af op het andere departement. Tot nog toe was dat van Marine in dezen ougeoorloofden wedstrijd overwinnaar.

Bij het koninklijk besluit van 1866 werd overwogen, dat Nederland de kosten behoorde te dragen, noodig tot bevestiging of handhaving van zijne souvereiniteit in den archipel tegenover vreemde mogendheden, en Indië die tot handhaving en bevestiging van het gezag tegenover de inlandsche bevolking. Dit ten minste gezonde beginsel werd bij de herziening in 1896 geheel losgelaten en Indië veel zwaarder belast. Natuurlijk omdat de handhaving van dit beginsel, bij de geheel gewijzigde omstandigheden in en buiten den archipel, de lasten voor het Departement van Marine aanzienlijk verzwaaard, die voor dat van Koloniën belangrijk verminderd zou hebben, als gevolg van de veranderde behoeften.

Verscheidene leden van de meermalen genoemde Staatscommissie waren dan ook van meening, dat duurzame verbetering van den toestand onmogelijk was, zoolang niet volledig werd gebroken met het beginsel van 1866. Die wenk werd gevolgd, ofschoon niet in den door mij gewenschten zin. De

oorzaak van het kwaad werd niet weggenomen, integendeel hieraan grooter uitwerking verzekerd.

Dat de kosten der zeemacht in Oost-Indië geheel komen ten laste van de begrooting van Marine acht ik noodzakelijk. Zoolang de verrekening tusschen de twee departementen blijft gehandhaafd, zal de zeemacht wel veel geld kosten, maar nooit eene waarde hebben in overeenstemming met de voor haar gebrachte offers. Zeer terecht zeide nog onlangs de oud Vice-Admiraal MAC LEON van deze plaats: »Dat geharrewar over de betaling, het verdeelen van de kosten over de Nederlandsche en de Indische begrooting en de daarmee gepaard gaande verdeelde verantwoordelijkheid, daaraan is juist de onvoldoende toestand van de zeemacht in Indië te danken.»

Ik verwonder er mij nog steeds over, dat eene zoo eenvoudige zaak niet algemeen wordt erkend, dat het nog noodig is er op te wijzen, dat men zooveel regelingen kan maken als men wil, maar dat ten slotte alles afhangt van de personen, die voor de uitvoering of naleving daarvan moeten zorgen, en dat men niet mag aannemen, dat juist deze personen steeds vrij zullen wezen van algemeen menschelijke eigenschappen.

Ik wil volstrekt niet onderstellen, dat het Hoofd van een departement van algemeen bestuur bekrompen zal zijn; voor den Minister toch is een ruime blik een eerste vereischte. Maar die ruime blik onderstellende bij den Minister, zal hiermede alle bekrompenheid uit de bureaux van zijn departement nog niet verbannen zijn. Ambtenaren met ruime opvatting komen zeker ook voor, maar als regel zal op die bureaux kortzichtigheid en sleur heerschen, letterknechterij zal onvermijdelijk haar stempel drukken op de zaken, welke behandeld worden. En waar het betreft het beheer van en de beschikking over eene andermans bcurs, daar wil ik dit alles niet te streng veroordeelen.

Niet krachtig genoeg kan echter veroordeeld worden eene regeling, welke alleen goed zal blijken te zijn, indien volmaakte

menschen met de uitvoering der zaak belast worden. Waar zulk een eisch moet worden gesteld, is de regeling zelve reeds veroordeeld. Zoolang de verdeeling van uitgaven voor de zeemacht over twee departementen — Marine en Koloniën — gehandhaafd blijft, zooals thans geschiedt, zal er bij beide een wedstrijd wezen om de finantieele lasten af te wentelen ten koste van het andere departement. Eerst wanneer de boekhouding geen doel meer is, zal het mogelijk zijn dat werkelijk zuinigheid wordt betracht.

De Heer SMIT heeft verklaard — trouwens ook de Heer STUART deed dit — van meening te zijn, dat onze schepen in Oost-Indië inlandsche steenkolen moeten gebruiken. Met bijzonder veel genoegen vernam ik dit van de heeren, omdat ik jaren lang op die noodzakelijkheid heb gewezen. Maar vooral deed het mij genoegen te vernemen, dat de Heer SMIT verklaarde, het hoogst waarschijnlijk te achten, dat die kolen voor de waterpijpketels volkomen geschikt zouden blijken, indien men de proefneming slechts ernstig doorzette en dat er nit-zicht bestaat, dat hiertoe werkelijk zal worden overgegaan. Zeker is echter, dat men dit tot nog toe niet heeft durven doen en dat die kolen ongeschikt waren verklaard, reden waarom ik meende, de waterpijpketels te moeten veroordeelen.

De Heer SMIT oordeelt torpedobooten van \pm 100 ton te klein en heeft een grooter type aangeprezen. Ik kan slechts herhalen, dat ik deze groote booten niet wensch, omdat zij veel te kostbaar zijn en meer kwetsbaar. Het aantal booten moet groot wezen en hiertoe is het noodig, aan de zeewaardigheid geene hoogere eischen te stellen, dan de omstandigheden bepaald noodig maken. De torpedobooten zullen zoo min in tijd van vrede als in tijd van oorlog de schepen van het eskader steeds behoeven te volgen en het is een zeer groot voordeel, dat de door mij bedoelde booten gemakkelijker door de schepen kunnen worden geholpen aan alles, wat zij noodig hebben, dan de grootere. Ook aan rust voor de weinig talrijke bemanning door

uit de bemanning van het schip eene reserve te recruteeren, welke haar tijdelijk vervangt. De reis van den Heer SMIT met eene torpedoboot gedaan uit Europa naar Java, mag niet als maatstaf dienen. In den archipel zullen als regel de toestanden veel gunstiger zijn.

De Heer SMIT heeft zich een krachtig voorstander getoond van het behoud der flottielje-vaartuigen, ook op grond van de groote waarde, welke zij hebben voor het personeel der zee-macht in het algemeen, als leer- en oefenschool. Ook dit vernam ik met veel genoegen.

Ten slotte heeft de Heer SMIT gevraagd, waar de bemanning van daan moest komen. Ik verwijs hem voor het antwoord naar mijn artikel in *De Militaire Gids* van dit jaar. Hij zal onder meer daar aangetoond vinden, dat het noodige personeel gemakkelijk aanwezig kan zijn; dat wij thaus feitelijk veel te veel koppen hebben, ondanks alle klachten omtrent het tegendeel.

Ik meen den Heer SMIT nu ook geheel beantwoord te hebben; ja, misschien deed ik zulks reeds gedeeltelijk, toen ik mij tot den Heer STUART richtte.

Ik kom nu tot den Heer NYPELS, die mij blijkbaar verkeerd heeft begrepen, waar hij de gevolgtrekking maakte, dat ik geene gewichtige taak voor het leger weggelegd acht bij de verdediging der bezittingen. Ik verg slechts niet het onmogelijke van dit leger en van de landmacht in het algemeen en ik vertrouw, dat de lezing van het verslag hem zulks zal doen inzien; ik zal hierover dan ook niet verder spreken.

De Heer NYPELS heeft er op gewezen, dat het niet verstandig is, vast te stellen wat de vijand zal doen, omdat hij misschien geheel anders zal handelen. Hij noemde het waarschijnlijk, dat een vijand niet tevreden zal wezen, alvorens den zetel van het centraal bestuur bezet, ja den vertegenwoordiger van het hoogste gezag in handen te hebben. Als voorbeeld wees hij op hetgeen gebeurd is op Java in den aanvang van de negentiende eeuw. Het eerste bon ik geheel met den Heer

NYPELS eens, maar voor het overige wensch ik er op te wijzen, dat de handelingen van de Engelschen aan den wal toen weinig gevaar voor dien vijand opleverden, nadat de vloot vernietigd was. Zonder beteekenende offers kon hij het gewenschte doel bereiken.

Dat ik aannam, dat een vijand zich niet dadelijk op Java zal werpen, was alleen — ik meen dit duidelijk gezegd te hebben — omdat de kansen op succes dan voor hem het meest ongunstig zijn. Doet hij dit des ondanks, dan brengt het niet de minste verandering in den gang van zaken, zooals ik dien aangaf. De vijand zal dan alleen niet zonder slag of stoot aan den wal komen en de strijd te water zal gevoerd worden in of nabij de Java-zee, niet bijv. in de Banda-zee.

Ik heb er reeds op gewezen, dat voor gebrek aan personeel geene vrees behoeft te bestaan, dat wij thans veel meer menschen hebben dan voor de vloot, zooals ik mij die voorstel, noodig is. Er is alzoo geene reden om inlanders aan te werven om in een niet bestaand tekort te voorzien. Maar afgescheiden hiervan wensch ik den Heer NYPELS nog te antwoorden, dat ik alleen in den uitersten nood zou kunnen besluiten om de bemanning (buiten de stokers) voor een deel uit inlanders te doen bestaan. Ik geloof niet, dat ik den inlander onderschat, maar overschat ook zijne geschiktheid voor den dienst aan boord van een hedendaagsch oorlogsschip niet. De inlander van den archipel mist, evenals overal de bewoner van de tropen, ernst, wilskracht, taaiheid en hierom reeds gaat eene vergelijking met den Japanner mank. Dit gemis aan ernst, wilskracht en vasthoudendheid — bij vergelijking met den Germaan — acht ik reeds een overwegend bezwaar, maar er is meer. Voor de overgrootte meerderheid der bemanning is tegenwoordig noodig eene zekere mate van technische kennis en vaardigheid, welke slechts te verkrijgen zijn door stelselmatige opleiding en ervaring. Lezen en schrijven en bovenal het geheel vertrouwd zijn met de Nederlandsche taal moeten bovendien als vereischten worden gerekend voor nagenoeg iedereen; officiëel gelden deze eischen thans zelfs voor een

ieder, behalve voor den inlandschen matroos onder zijne tegenwoordige gedaante, die, uitgezonderd als bediende, een non-valeur is. Inlanders, die aan al deze eischen voldoen, zullen voorloopig zeker niet te krijgen zijn, tenzij als uitzondering. Maar zelfs aangenomen, dat aan die eischen van kennis kon worden voldaan, van waar zouden de onder-officieren, de matrozen der 1e kl., de kanonniers, de torpedisten, enz. moeten komen, indien er geene keus was, indien er geene Europeanen waren in de onderste lagen der scheepssamenleving? Neen, hiertoe moet er jong volk (Europeanen) aan boord wezen, want het oorlogsschip zelf is de beste oefenschool voor de aanstaande onder-officieren, de matrozen der 1e kl., enz. Maar dan is er ook geene plaats meer voor den inlander.

Ten slotte is het gewenscht, dat de bemanning zoo min mogelijk particuliere belangen in Indië heeft. De menschen moeten *los* wezen van den wal, zooals de vloot *los* van plaatselijke verdediging. Iedere vermeerdering der inlandsche bemanning doet afbreuk aan den meest gewenschten toestand in deze.

Dat de Japansche zeemacht het Russische eskader te gemoet zal gaan, acht ik wel niet absoluut, maar toch bijna eene herschenschim. De tocht van het Russisch eskader zelf toont echter duidelijk aan, dat bij onze scheepsmacht in den archipel geene plaats is voor kruisers. Voor het handhaven der neutraliteit is misschien nog een meer krachtig eskader noodig dan voor de verdediging, omdat voor den indringer het zwakke punt — de verbindingslijnen — niet bestaat in een geval als van het Russische eskader.

De Heer NYPELS noemde de door mij gedachte vloot zwak, te meer omdat hij aannam, dat bij eene nominale sterkte van 8 schepen in de werkelijkheid slechts op een 5-tal gerekend zou mogen worden, aangezien de practijk aantoonde, dat thans de verhouding steeds zóó ongunstig, een deel der groote schepen voor den dienst niet gereed is. Dit laatste is waar, maar ik bedoel 8 valide schepen en beweer, dat die schepen in Oost-Indië steeds voor den dienst gereed kunnen wezen, afgescheiden dan

van periodiek dokken en andere kleine voorzieningen, welke op een daartoe geschikt oogenblik kunnen plaats hebben. Ik onderstel namelijk, dat de schepen steeds tijdig naar Nederland worden teruggezonden, wat nu dikwijls niet geschiedt, en in ieder geval nimmer in Oost-Indië worden gehouden, zoodra zij wegens belangrijke gebreken niet geheel voor den dienst geschikt zijn en dan onmiddellijk worden vervangen, wat zeer goed mogelijk is.

Bovendien neem ik aan, dat schip en bemanning één onverbreekbaar geheel zullen wezen van af het vertrek uit Nederland tot den terugkeer aldaar. De eidelooze verwisseling van personeel, waardoor ieder schip een passantenhuis wordt, nagenoeg niemand op de hoogte is van het materieel en weinigen aan boord daarvoor iets gevoelen, is namelijk de groote oorzaak voor onvoldoend onderhoud en dientengevolge van den slechten toestand van het materieel. Dat alles behoeft echter niet zóó te wezen; het kan beter, zooals ik meermalen in 'geschriften heb aangetoond.

Ook met de finantieele en personeele krachten heb ik rekening gehouden en verwijs ik hiervoor onder meer naar het *Marineblad* (in het bijzonder den 16en jaargang), naar *De Gids*, jaargang 1902 en naar *De Militaire Gids*, jaargang 1904. De Heer NYPELS zal in het laatstgenoemde tijdschrift vinden, dat voor eene vloot in Oost-Indië, zooals ik heden avond aangaf, geene versterking van personeel noch verhooging van uitgaven voor de Nederlandsche zeemacht noodig zijn. Ik heb met deze gewichtige factoren nauwkeurig rekening gehouden; factoren, die wel wat over het hoofd worden gezien door hen, die voor Oost-Indië, vragen: grootere schepen en in verband hiermede verdieping van de toegangen tot Soerabaja en nieuwe verdedigingswerken (batterijen) hiervoor en bovendien torpedobooten met grootere waterverplaatsing. Het voldoen aan die wenschen zal noodzakelijk gepaard gaan met aanzienlijke vermeerdering van uitgaven doorlopend.

Ik wensch het goede en vraag het betere niet, omdat dit alle practische waarde zou missen. Dat betere gaat boven onze

draagkracht misschien, boven onze offervaardigheid zeker. Zulks is mijne meening, wat niets beteekent; maar het is ook de meening van de groote meerderheid der vertegenwoordigers van het volk, wat alles zegt.

Zeker is ook hier : le mieux l'ennemi du bien.

De VOORZITTER: Ik geloof, dat het thans tijd is, deze vergadering te doen eindigen. En wanneer ik dan dank breng aan den Heer VAN ROSSUM en aan de heeren, die wel aan het debat hebben willen deelnemen, dan geloof ik, dat wij met groote erkentelijkheid weder op dezen avond mogen terugzien.

Zeer zeker moeten wij den spreker van heden avond dankbaar zijn voor de logische ontwikkeling zijner denkbeelden en niet minder aan de heeren, die hunne meening tegenover de zijne hebben verdedigd.

Is het aan weinigen onzer gegeven, zich al dadelijk eene bepaalde opinie te vormen, met zekerheid mag toch worden gezegd, dat ons belangwekkende beschouwingen zijn geleverd, die met belangstelling ook door de elders wonende leden zullen worden gelezen en door u allen met erkentelijkheid werden aangehoord en toegejuicht.

Onder dankbetuiging voor uwe aller tegenwoordigheid sluit ik deze bijeenkomst.

BIJLAGE A.**Artikel 41 van het Regeeringsreglement van
Nederlandsch-Indië.**

De Gouverneur-Generaal is opperbevelhebber van de in Nederlandsch-Indië aanwezige zeemacht, behoudens hare administratieve betrekkingen tot het Departement van Marine. Hij beschikt over de schepen en vaartuigen en derzelver manschap in overeenstemming met de door den Koning gegeven voorschriften, zooals hij meest oorbaar acht voor de belangen van Nederlandsch-Indië.

BIJLAGE B.**Artikel I van het Kon. Besluit van 16 November 1866.**

De kosten der zeemacht in Nederlandsch-Indië regelen zich naar eene verdeeling der zeemacht in de navolgende categorieën:

- a.* Oorlogsschepen, afgezonderd van 's rijks zeemacht, om tijdelijk in Nederlandsch-Indië te worden gebezigd tot handhaving van het Nederlandsch gezag en tot bevordering van de algemeene belangen van Nederland in de Indische wateren, en
- b.* schepen en vaartuigen, daaronder begrepen de dienstdoende wachtschepen, gebouwd ten laste der koloniale geldmiddelen, bestemd om in Indië te blijven en aldaar dienst te doen, zooveel mogelijk op gelijken voet als de schepen der Nederlandsche marine.

BIJLAGE C.

Kon. Besluit van 27 Juli 1896.

ART. 1.

De samenstelling en de sterkte der scheepsmacht voor Nederlandsch-Indië benoodigd, worden bij Kon. Besluit op de gemeenschappelijke voordracht van de Ministers van Marine en van Koloniën, den Raad van State gehoord, vastgesteld met inachtneming van het bepaalde bij art. 2.

ART. 2.

De scheepsmacht, in Nederlandsch-Indië aanwezig, zal bestaan uit :

- a.* oorlogsbodems, geschikt om met klem Nederlands rechten en belangen te beschermen en het souverain gezag in den Archipel te handhaven, ook tegenover inlandsche volkeren ;
- b.* oorlogsbodems, geschikt om het gezag in den Archipel door inlandsche volkeren te doen eerbiedigen ;
- c.* oorlogsbodems, bestemd tot verdediging van havens of van toegangen naar havens of reeden ;
- d.* wachtschepen en opnemingsvaartuigen.

ART. 3.

De oorlogsvloot in Nederlandsch-Indië wordt bemand en aangevoerd door personeel van de Nederlandsche zeemacht, voor zooveel noodig aangevuld met inlandsche schepelingen.

ART. 4.

Ten laste der Staatsbegrooting komen, met uitzondering van het bepaalde bij art. 5 sub *b* en *d*, alle uitgaven voor de schepen in art. 2 sub *a* genoemd.

ART. 5.

Ten laste der begrooting van Nederlandsch-Indië worden gebracht :

- a.* de vaste en zectractementen, soldijen en toelagen van het personeel der zeemacht, dat aan den wal is geplaatst;
- b.* de uitgaven voor uit- en terugzending van het sub *a* genoemde personeel en van de officieren en verdere bemanning der oorlogsschepen en vaartuigen, genoemd in art. 2, met inbegrip der tractementen, soldijen en toelagen gedurende den overtocht, voor zoover die uit- en terugzending niet geschieden kunnen door middel van oorlogsschepen, behoorende tot de Nederlandsche zeemacht;
- c.* alle uitgaven voor de inrichtingen aan den wal ten behoeve van den torpedodienst;
- d.* voor de oorlogsschepen, genoemd in art. 2 sub *a*, gedurende den tijd dat zij onder het opperbevel van den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië staan: alle uitgaven voor suppletie van den voorraad victualie, steenkolen, krijgs- en andere behoeften, die van het periodiek dokken, schoonmaken en schilderen en de vaste en zectractementen, soldijen en toelagen, de kosten van vervoer, voeding en verpleging van het op die schepen dienend personeel;
- e.* voor de schepen en vaartuigen, genoemd in art. 2 sub *b*, *c* en *d*:
 - alle kosten voor de aanschaffing, de uitrusting, het in dienst stellen en houden, het onderhoud, de herstelling en het opleggen;
 - alle kosten der bezoldiging, de toelagen, de voeding, het vervoer en de verpleging van de officieren en verdere bemanning dier schepen.

ART. 6.

De verrekeningen, welke uit dit besluit voortvloeien, worden door de Departementen van Marine en Koloniën in onderling overleg geregeld.

ART. 7.

Dit besluit treedt in werking den 1en Januari 1897.

BIJLAGE D.

Kon. Besluit van 4 Juni 1897.

(Zooals dit gewijzigd is door het Koninklijk Besluit van 27 Juni 1901).

ART. 1.

Het deel der zeemacht in Nederlandsch-Indië, bedoeld bij art. 2 sub *a* van het Koninklijk Besluit van 27 Juli 1896 (*Staatsblad n^o 141*), zal bestaan uit zes krachtige oorlogschepen, ieder bemand met ongeveer 276 Europeanen en ongeveer 61 inlanders.

Deze zes schepen zullen steeds in dienst worden gehouden.

ART. 2.

Het deel der zeemacht in Nederlandsch-Indië, bedoeld bij art. 2 sub *b* van hooger genoemd Koninklijk Besluit, zal bestaan uit vijftien kleine oorlogsvaartuigen van niet meer dan 850 ton waterverplaatsing, waarvan 10 in vreedstijd steeds in dienst zijn, elk met eene bemanning van ongeveer 64 Europeanen en ongeveer 29 inlanders.

In oorlogstijd worden zij buiten dienst gesteld naar gelang van behoefte aan personeel voor de verdediging van havens of reeden of van de toegangen daartoe, of voor aanvulling der bemanningen van het deel der zeemacht, bedoeld bij art. 2 sub *a* van het Koninklijk Besluit van 27 Juli 1896 (*Staatsblad n^o. 141*).

ART. 3.

Het deel der zeemacht in Nederlandsch-Indië, bedoeld bij art. 2 sub *c* van het hooger genoemd Koninklijk Besluit, zal bestaan uit torpedobooten, waarvan het aantal, in verband met de andere verdedigingsmiddelen noodig geacht, door Ons wordt bepaald.

Van die torpedobooten worden in vreedstijd een of meer in

dienst gehouden; in oorlogstijd worden zij alle in dienst gesteld, tot welk einde de volle bemanningen, waarvan de sterkte naar het type wordt bepaald, ook in vreedstijd steeds in Nederlandsch-Indië aanwezig zullen zijn.

ART. 4.

Het deel der zeemacht in Nederlandsch-Indië, bedoeld bij art. 2 sub *d* van hooger genoemd Koninklijk Besluit, zal bestaan uit een wachtschip en twee opnemingsvaartuigen.

Hef wachtschip wordt steeds in dienst gehouden met eene bemanning van ongeveer 137 Europeanen en ongeveer 42 inlanders.

De opnemingsvaartuigen worden alleen in vreedstijd in dienst gehouden met eene bemanning elk van ongeveer 22 Europeanen en ongeveer 59 inlanders.

ART. 5.

Behalve de bemanningen der hooger genoemde schepen en vaartuigen, zal in Nederlandsch-Indië voor de zeemacht aldaar steeds aanwezig zijn een staf van ongeveer 18 Europeanen en een bovenrol van 5 percent der sterkte van het Europeesche en van 10 percent der sterkte van het inlandsch personeel.

ART. 6.

Aan de in de voorgaande artikelen vastgestelde formatie wordt gevolg gegeven, naarmate de daarvoor noodige gelden bij de begrootingswetten zijn toegestaan en de thans bestaande schepen aan den dienst ontvallen. De vermindering van het aantal in dienst zijnde schepen der categorie, bedoeld bij art. 2 sub *b* van het meergenoemd Koninklijk Besluit, zal verband houden met de vermeerdering, die het aantal schepen bedoeld bij art. 2 sub *a* ondergaat; in dier voege derhalve, dat gedurende het overgangstijdperk ongeveer dezelfde koppensterkte bij de zeemacht in Indië dienst doet, als volgens dit Ons besluit voor den vervolge het geval zal moeten zijn.

BIJLAGE I.

Opmerkingen van den Heer A. W. Cremer.

Versterking van onze oorlogsvloot in Indië is zeker in verband met de gewijzigde staatkundige toestanden in het Oosten als urgent te beschouwen. Eene reorganisatie van de zeemacht geheel overeenkomstig het ons door den Heer VAN ROSSUM voorgelegde plan, zou — daarover zal wel iedereen het eens zijn — aan onze maritieme krachten in de koloniën zeer ten goede komen. Toch wil het mij voorkomen, dat het desideratum op de door den geachten inleider aangegeven wijze wel nooit zal worden bereikt, omdat hij naar mijne meening te weinig rekening houdt met de finantieele zijde van het vraagstuk. Naast eene uitbreiding toch van onze groote gevechtsschepen en de opneming in de sterkte van eene niet onbelangrijke hoeveelheid torpedobooten, wil hij behoud van de flottielje-vaartuigen. Dit laatste nu acht ik minder wenschelijk. Naar mijne overtuiging zou het doel op minder kostbare wijze te bereiken zijn door de flottielje-vaartuigen, die noch beschermd noch modern bewapend zijn, en dus tegenover een modern oorlogsschip alle gevechtswaarde missen, uit de organisatie van de zeemacht te doen verdwijnen. Gaarne erken ik, dat die vaartuigen zeer dikwijls goede diensten hebben gepresteerd en dat een doeltreffend gebruik ervan meermalen het uitzenden van groote militaire expedities heeft voorkomen, maar dit was toch niet te wijten aan de minderwaardige flottielje-vaartuigen als zoodanig, maar wel aan het tijdig zenden naar de plaats, waar het verzet broeide, van een schip, dat in staat was, eene landingsdivisie van eenige beteekenis te ontschepen. Bij eene reconstructie van de vloot nu, is het behoud van dit niet genoeg te waardeeren voordeel m. i. mogelijk. Er bestaat namelijk geen enkel bezwaar tegen om deze schepen van de Indische militaire marine te vervangen gedeeltelijk door snel-

varende moderne oorlogsschepen van ongeveer hetzelfde charter als de flottieljevaartuigen, gedeeltelijk door torpedobooten. De schepen van het eerstgenoemde type zullen in vreedstijd zoo noodig geheel dezelfde diensten kunnen verrichten als de flottielje-vaartuigen; die van het tweede type zullen zonder bezwaar gewone kruistochten in den archipel kunnen doen. mits men er voor zorge, ze met het oog op de eischen, die de bewoonbaarheid stelt, niet te klein te maken. Ik zou daarom aan torpedobooten met eene waterverplaatsing van 250 à 300 ton de voorkeur geven boven de door de verschillende sprekers genoemde van 100 of 150 ton.

Ik behoef er natuurlijk niet op te wijzen, dat zodoende aan onze scheepsmacht in Indië met de minste kosten eene kracht zal worden gegeven, waarmede, elke tegenstander, hoe geducht hij ook moge zijn, wel zal doen ernstig rekening te houden.

BEIJLAGE II.

Antwoord van den Heer van Rossum aan den Heer Cremer.

Op uitnoodiging van het Bestuur wordt hier nog het volgende antwoord gegeven aan den Heer CREMER.

Bij mijne voordracht heb ik er uitdrukkelijk op gewezen, dat bij het vaststellen van de sterkte van het eskader in Oost-Indië rekeuing is gehouden met de kosten en werd vermeld, dat ik verhooging van uitgaven voor de zeemacht in haar geheel niet noodig oordeel (zie ook *De Militaire Gids*, 1904). In de bijeenkomst is ook door den Heer SMIT op overtuigende wijze het recht van bestaan der flottielje-vaartuigen aangetoond. De Heer CREMER vergist zich indien hij denkt, dat hunne diensten even goed door minder kostbare schepjes zullen

kunnen worden verricht, en allermintst zijn zij te vervangen door de voor die diensten geheel ongeschikte torpedootjagers of torpedobooten. De weinig talrijke bemanning van die zwakke vaartuigen bestaat voor een zeer groot deel uit machinekamerpersoneel en de landingsdivisie, waarop de Heer CREMER doelt, kunnen zij niet leveren.

Wel degelijk bestaat er bezwaar en zelfs overwegend bezwaar om flottielje-vaartuigen te vervangen, gedeeltelijk door snelloopende moderne oorlogsschepen van ongeveer hetzelfde charter, gedeeltelijk door torpedobooten. De eerste zullen of als oorlogsschip niet veel meer waarde hebben dan de flottielje-vaartuigen, of voor die diensten geheel ongeschikt wezen, en in ieder geval zullen de kosten — ook die van exploitatie en onderhoud — veel hooger zijn. Thans is de sterkte aan flottielje-vaartuigen bij het eskader 10, maar de Minister heeft spoedige vermindering in het vooruitzicht gesteld. Maar zelfs al blijft zij 10, dan kosten die te zamen niet meer dan ± f 4.000.000. Hoeveel vaartuigen van zijne beide categorieën, denkt de Heer CREMER voor dat bedrag te kunnen bouwen? Waarschijnlijk 1 + 2. Dit drietal zal toch bezwaarlijk op 10 plaatsen tegelijk het flottielje-vaartuig kunnen vervangen. En dan wenscht de Heer CREMER bovendien torpedobooten van 250 à 300 ton; dat wil zeggen vaartuigen, welke per stuk minstens driemaal zooveel zullen kosten als de door mij voorgestelde booten.

Waarlijk, de denkbeelden van den Heer CREMER zijn wel geheel los van de dubbeltjes. Het is gelukkig, dat zulks dadelijk in het oog valt, want hierdoor is er weinig gevaar, dat getracht zal worden de practische uitvoerbaarheid te beproeven.

Vergadering van Vrijdag 16 December 's avonds ten 8 ure.

Voorzitter : Generaal DE VLAMING.

De VOORZITTER, de vergadering openende, zegt :

Mijne Heeren. Bij herhaling is mij de opmerking gemaakt, dat onze vergaderingen, hoe belangrijk overigens ook, zich vooral in den laatsten tijd kenmerken door eene bijzondere langdurigheid. Voor zoover het van mij afhangt, wil ik er gaarne toe medewerken om de vergaderingen tegen 11 ure te doen eindigen. Den vorigen keer heb ik getracht, de discussiën te bekorten, doch het schijnt voor de sprekers buitengewoon moeilijk te zijn, hunne stof binnen bepaalde grenzen te concentreren. Ik hoop echter, dat de heeren wel in de door mij aangegeven richting zullen willen medewerken, en in verband hiermede wensch ik voor te stellen om, hoewel dit nu niet geheel is overeenkomstig onze reglementaire bepalingen, de ballotage van kandidaten tot de pauze te verschuiven.

De heeren worden dan verzocht, hunne biljetten in de daarvoor bestemde bus te werpen. Mag ik vragen of een der heeren tegen deze regeling eenig bezwaar heeft ?

Geen der aanwezigen zich er tegen verklarende, wordt overeenkomstig het voorstel des Voorzitters besloten.

De VOORZITTER : Alsdan is nu aan de orde de aangekondigde voordracht van den Heer RUITENBACH.

Alvorens echter den spreker het woord te verleen, wensch ik de aandacht der heeren te vestigen op het feit, dat deze voordracht zich, binnen zekere grenzen, aansluit aan de voordracht, door den Heer VAN AKEN in eene vergadering van het vorig leesjaar gehouden over »Volksopvoeding en Leger». De Heer VAN AKEN stelde toen meer in het bijzonder op den voorgrond de fysieke ontwikkeling van de jongelingschap.