

1429

E.

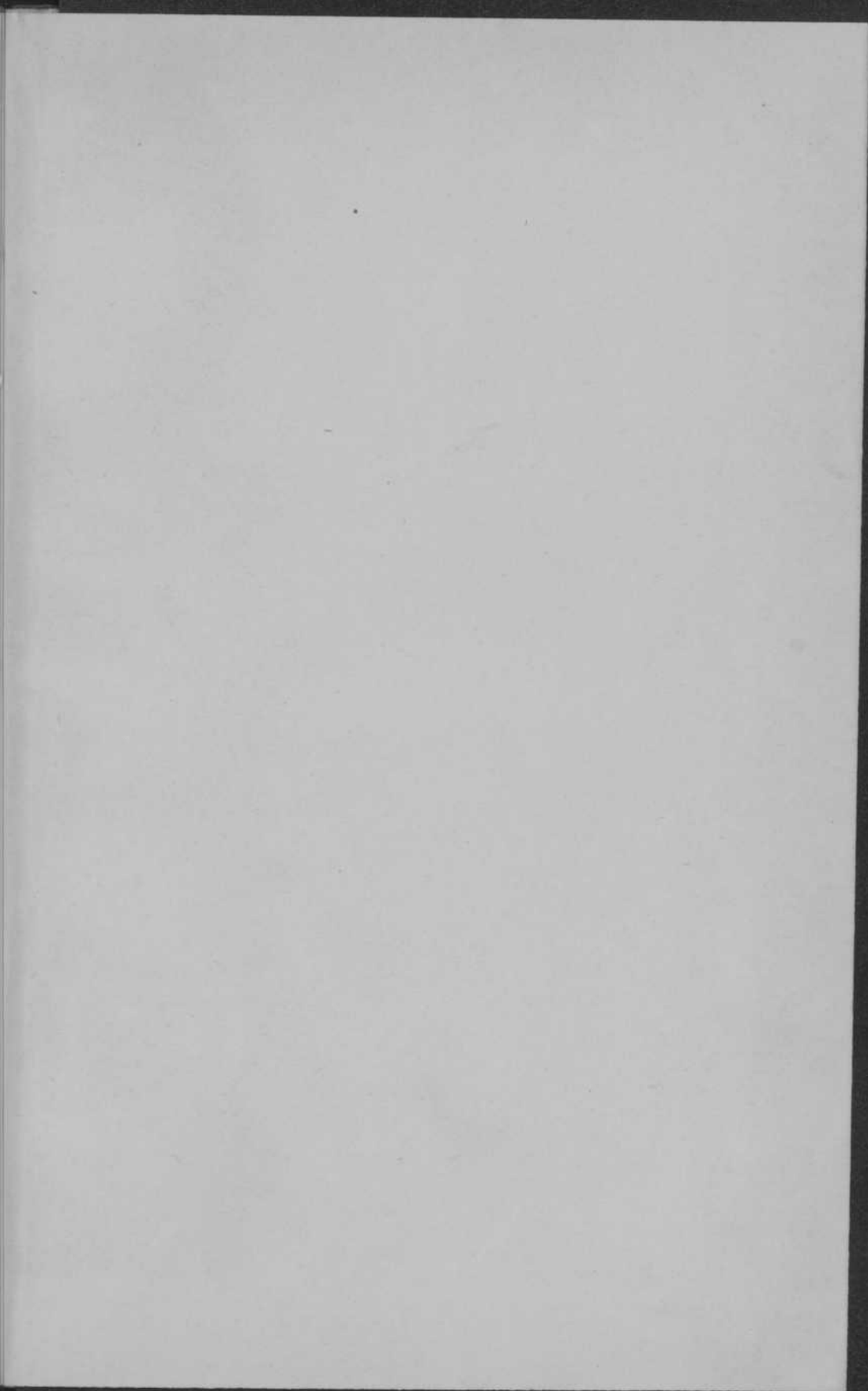
210

1429.
E 210.

Universiteit Leiden



1 396 889 1





OPSTELLEN
OVER
ONZE MARINE,
OORLOGSSCHEPEN
EN ONDERZEEËRS.

Geschreven voor den Nederlandschen
Staatsburger, die behoort te weten, wat
zijne Marine is en wat zij kan, en die
door zijne belangstelling behoort mede
te werken tot een doelmatig gebruik van
de daaraan besteede gelden.



DOOR

A. E. THIERENS.

's-Gravenhage.
A. SIJTHOFF Jr.

ORSTALLEN

OVER

OMZE MARINE

GOORLOGSCHAPEN

IN ONDERZIEKEN

De afzetting van het zandsteen
in de afzetting van het zandsteen
in de afzetting van het zandsteen
in de afzetting van het zandsteen
in de afzetting van het zandsteen
in de afzetting van het zandsteen
in de afzetting van het zandsteen
in de afzetting van het zandsteen
in de afzetting van het zandsteen
in de afzetting van het zandsteen

A. E. THORSEN

A. E. THORSEN
A. E. THORSEN

Deze opstellen verschenen gedeeltelijk in de „Avondpost”, gedeeltelijk in de „N. R. Ct.” Dat, betreffende „Militaire vakvereenigingen”, is nog niet in druk verschenen. Het geheel, hier samengevat, tracht als het ware een beeld te geven van de geschiedenis van onze marine in het laatste jaar. Niet van de reizen en wederwaardigheden der schepen en personen, maar van de organisatie in haar geheel. Mijn doel is hetzelfde als dat van de vereeniging „Onze Vloot” — maar ik verschil met deze vereeniging van meening omtrent de middelen, die de belangstelling van den Nederlandschen staatsburger zullen moeten opwekken, en geloof niet, dat deze zich tot enthousiasme zal laten brengen door vertelseltjes — daar gelaten nog of enthousiasme gewenscht is. Liever wil ik trachten de ernstige, koele belangstelling op te wekken, die noodig is om de fouten te helpen herstellen. Daarvoor toch is geen enthousiasme, maar ernstig, koel werk noodig, want de fouten zitten diep en de sleur is machtig.

A. E. T.

INHOUD:

	Blz.
I. Ons Materieel	5
II. Blind vertrouwen of gezonde belangstelling?	12
III. Discipline.	17
IV. Straffen	21
V. Tekorten aan personeel	25
VI. De Marinebegroting voor 1907	30
VII. Idem	36
VIII. Wat wij per hoofd betalen	41
IX. De motie-Talma.	45
X. Traditie en werkelijkheid; vertrouwen in de Kamers en . . . eigen schuld	50
XI. Het pantserschip van 6500 ton	56
XII. De eigen werf van aanbouw te Amsterdam	61
XIII. Reorganisatie van het korps mariniers	67
XIV. Idem, en de werving	71
XV. Militaire vakvereenigingen	75
XVI. } Oorlogsschepen en hun gebruik	81
XVII. }	88
XVIII. Onderzeeërs	96

I.

Ons materieel.

„Wat helpt het mij, of ik zwijg.”

WITTE DE WITH.

Bij de Marine-begrooting voor 1906 was er veel gesproken over 't personeel — ook een weinig over 't materieel — over dit laatste punt echter heel weinig, omdat de Minister reeds te voren den grond had ondergraven met zijne verklaring, dat hij nog niet voldoende op de hoogte was van de gegevens, die uitsluitend te raadplegen zijn aan het departement van Marine, om reeds een vast oordeel over 't benodigde materiaal uit te spreken. Op zulk een grond konden de debatten weinig of geen vasten voet verkrijgen.

Dat alles echter treedt op den achtergrond bij de vraag, die zich thans in den gespannen politieken toestand in Europa aan ons opdringt:

„Wat kan onze marine in haar huidigen staat uitrichten, waartoe zijn wij bekwaam en voorbereid, wanneer — wat niet gansch onmogelijk is — plotseling door het afbreken der diplomatieke betrekkingen 't sein voor een grooten West-Europeeschen oorlog gegeven is?”

Wij willen die vraag trachten te beantwoorden en ... zoo onpartijdig mogelijk. Geen zwartgalligheid, geen wrok, geen bitterheid, maar ook geen lichtvaardig optimisme, noch blind vertrouwen mogen ons leiden.

Wat den toestand van het materieel betreft — we willen eerst eens terzijde leggen al den hinderlijken ouden rommel, die de aandacht afleidt en een valschen schijn geeft van een vloot. Hiertoe moeten gerekend worden:

5 riviervaartuigen — waarvan dit jaar één verkocht zal worden;

20 kanonneerbooten;

2 pantserschepen uit 't jaar 1868 (die dus al 20 jaar over hun gepasten datum van overlijden zijn), nl. de „Schorpioen” en de „Stier”;

12 spar-torpedobooten.

Hoewel er bij de begrootingsdebatten in de rede van

een der afgevaardigden iets doorschemerde van „geen oude schoenen weg te gooien, voordat men nieuwe heeft”, bleek uit de rede en de antwoorden van den Minister toch voldoende, dat het eenige bezwaar tegen plotseling in massa op de markt brengen van al dezen oud-roest-rommel was gelegen in de vrees dat er dan geen voldoende prijzen voor zouden te maken zijn. Er ontbrak in de uitlatingen der Regeering elke aanwijzing, die zou kunnen beduiden dat zij werkelijk prijs stelde op 't behoud van deze schepen, en 't zou dan ook te zot zijn te meenen, dat onze Minister en Staf niet volkomen van de onwaarde dier schepen overtuigd zijn. Wel moeten we een ernstig woord wijden aan wat men noemt onze „groote schepen” — die helaas wel als strijdbaar worden aangenomen en voorgesteld door Regeering en Staf — en den torpedodienst.

Onder deze groote schepen behooren: 3 pantserschepen type „Kortenaer”, 1 id. type „Koningin Wilhelmina”, 5 id. type „Koningin Regentes”. Verder bezitten wij 6 kruisers (pantserdekschepen) type „Holland”.

Op den voorgrond gesteld, dat 1°. wij nòch hier, nòch in de bezittingen in tijd van oorlog zoo heel minderwaardige vijanden te wachten hebben, 2°. dat in een heden-daagsch zeegevecht een onbeschermd kanon en een onbeschermd torpedolanceerinrichting aan boord van een schip (niet op een boot) zoo goed als geen waarde hebben, spijt den grootsten moed en vermetelheid, moet geconstateerd worden dat de drie Kortenaers, „Kortenaer”, „Evertsen”, „Piet Hein”, 3500 ton elk, voor niet meer dan twee bruikbare kanonnen (nl. die van 21 cM. A. no. 1 in den barbette-toren) vereischten 268 man. De „Koningin Wilhelmina” (4600 ton; is geen pantserschip, maar heeft althans een zwaar pantserdek en is laag op het water, zoodat er goede hoop bestaat dat de romp het in een gevecht wel eenigen tijd uithoudt) heeft bij bijna 300 man bemanning één bruikbaar kanon (van 28 cM. A. no. 2); van de vijf pantserschepen type „Koningin-Regentes” (Kon. Regentes”, „de Ruyter”, „Hertog Hendrik”, „M. H. Tromp” en „J. v. Heemskerck”, 4950—5300 ton) de eerste drie alleen elk 2 kanonnen van 24 cM. no. 2 behoorlijk beschermd hebben, de rest achter schilden, terwijl van de nieuwsten, behalve de beide kanonnen van 24 cM., ook de kanonnen van 15 cM. eenigszins, nl. door zg. casemat-ten, beschermd zijn en dus eenige waarde hebben.

Pantsering en bewapening van onze pantservloot zijn van dien aard, dat, wanneer de opvatting van onze ver-

dediging bestaat in een stormloop — ein Ran an den Feind — deze schepen, mits elkaar ondersteunend, er in zouden kunnen slagen hun vernietiging door den vijand te doen betalen met eenig — voor hem onbeduidend — verlies.

C'est beau, mais pas la guerre!

Behalve die pantserschepen bezitten wij nog zes kruisers type „Holland” („Holland”, „Zeeland”, „Friesland”, „Utrecht”, „Gelderland” en „Noord-Brabant”, 3900—4000 ton), die geen van alle bestemd zijn voor den slag, maar die helaas voor wat wèl hun bestemming is, nl. het vervolgen en kapen van handelsschepen en 't bemoeilijken van een transportvloot in Indië, tekortschieten door te geringe werkelijke vaart.

Van ondersteuning en samenwerking, zoo van de gezamenlijke pantserschepen, als van de kruisers, m. a. w. van een vereeniging in een eskader, kan gewoonlijk ook niet veel komen, daar de schepen hier en in de bezittingen verspreid zullen liggen, sommige in reparatie, en er geen tijd zal zijn, ze te verzamelen, daar in elk geval een oorlog zal uitbreken zeer plotseling en waarschijnlijk met een verrassend optreden van een der partijen, voordat nog een oorlogsverklaring is gedaan. De huidige militaire autoriteiten zijn 't daarover vrijwel eens. Van dat verspreid liggen van onze schepen en van den toestand waarin een eventueel plotseling uitbrekende oorlog ons thans zou vinden, krijgt men een beeld door de volgende opgave:

Maart 1906 in Nederland in dienst: „Piet Hein” en „Tromp” (met begin April); buiten dienst: „Noord-Brabant” (in reparatie te Vlissingen), „Gelderland” (in reparatie te Feijenoord), „Evertsen” (in reparatie te Nieuwediep), „Holland” (eerstdaags buiten dienst en daarna in reparatie te Nieuwediep).

In Oost-Indië in dienst: „Kon. Regentes”, „de Ruijter”, „Tromp”, „Zeeland”, „Utrecht”.

In West-Indië in dienst: „Kortenaer” en „Friesland”.

Daar alzoo van gezamenlijk optreden van eenige schepen in den regel nòch hier nòch in de bezittingen sprake kan zijn, behalve het luttele eskadertje der drie „Kon. Regentes”-typen in de Oost, zou — behoudens de lofspraak van Balaclava, die zij misschien zouden kunnen oogsten — 't succes nagenoeg nul zijn.

't Voornaamste is, dat zij door hun minderwaardigheid — hoogstens 5000 ton naast de 12000—15000, thans reeds

19000 ton van andere mogendheden! — ongeschikt zijn om ingedeeld te worden bij de vloot van een eventueelen bondgenoot. De fout bij onzen aanbouw ligt in de totale afwezigheid van begrip van een eventueele oorlogstaak en het voorbijzien van de absolute noodzakelijkheid dat onze vloot niet alleenstaand, doch als bondgenoot van een andere optrede. (Waarover later eens.)

Wat bruikbaar is, als op zich zelf ageerend deel, maar ook voor een eventueelen bondgenoot waarde heeft, is onze torpedodienst. Laten we bovengenoemde 12 oude sparbooten buiten rekening, dan beschikken we over 16 oudere booten (10 groot-model, 3 kl. model, 3 verbouwd kl. model), 10 nieuwere booten (type Ophir), terwijl nog 6 andere in aanbouw zijn en zooals men weet thans ook de nieuwe onderzeesche boot N^o. 1 voor den dienst beschikbaar is. De eerste 16 stuks zijn bruikbaar, de 10 andere zeer goed. 't Is wel niet veel, 26 booten — als we hooren hoe Engeland met zijne zomer-manoevres 240 torpedobooten op de vlakte denkt te brengen —, maar 't moet met voldoening worden toegegeven dat er bij onzen torpedodienst een groote toewijding heerscht, dat 't materiaal zeer zorgvuldig onderhouden en behandeld wordt en 't personeel degelijk wetenschappelijk gevormd is. Dit alles is oorzaak, dat deze tak van dienst een hooge mate van bruikbaarheid heeft, en veel nuttig effect zou daarvan verwacht mogen worden, indien niet de angstigheid der autoriteiten voor mogelijke beschadigingen bij oefeningen in vreedetijd oorzaak was, dat officieren (vooral de jongere) en verder personeel veel te weinig oefening hebben en dus niet zullen presteeren wat zij, bij meer praktische oefening, zouden gekund, en zoo gaarne zouden gewild hebben.

Dezelfde fout kleeft ook 't artillerie-vak aan: de opleiding op de „Bellona” is degelijk en wetenschappelijk, maar de oefeningen aan boord van de actieve schepen zijn onvoldoende om bij 't personeel voldoende praktische bekwaamheid te kweeken of te behouden.

Een mankement dat we ook even mogen noemen is 't onvoldoende van onzen kust-seindienst.

Van zelf rijst echter de algemeene vraag: „In hoeverre is ons personeel berekend voor zijn taak?” De beantwoording daarvan stuit dadelijk op de moeilijkheid: Wat is de taak van 't personeel eener vloot van niet-gevechts-

waardige schepen? Allereerst dient dit beantwoord te worden. En daar onze zeemacht een gescheidenis heeft en de zuinigheid (der stuurlui aan wal) bij ons niet voor de eerste maal de wijsheid bedriegt, is deze vraag al beantwoord . . . vele malen. Tromp, Witte de With, later van Kinsbergen en zoo vele anderen hebben die in hunne zeemanstaal beantwoord, van Speyk het laatst door een daad van gelijk karakter; zij allen, onze groote mannen, kenden geen afwijking van hun plicht en vervulden dien tot het laatste, „getrouw tot in den dood”. Daar is geen andere opvatting de ware.

Maar droevig is het en bitter, te ervaren hoeveel hooge moed en volharding, hoe groote bekwaamheden en beleid nutteloos werden opgeofferd door den onvoldoenden toestand van het materieel. Neen, niet alles wat die groote figuren gedaan hebben was nutteloos, lang niet! — dat is de bedoeling niet — maar zoo veel ervan ging thans verloren, wat bij een uitrusting en voorziening met goede schepen en goed materieel behouden ware gebleven en dan geleid zou hebben tot groote voordeelen, terwijl nu de hoogste toewijding, het schitterendst beleid 't niet verder konden brengen dan tot onbesliste zeeslagen of overwinningen, zóó duur gekocht dat geen mogelijkheid bleef, daarvan gebruik te maken. De niets ontziende dapperheid en vermetelheid van Witte de With mocht niet baten tegenover de ontmoediging — en daaruit lafheid — van zijn kapiteins, maar, wat veel erger was, een les om nooit te vergeten: de populariteit van Bestevaer Tromp kon de harde nederlaag bij Portland niet afwenden.

Meer nog dan om hun groote bekwaamheden en moed, houd ik van die mannen om hun onaantastbare plichtsbetrachting, bij zooveel laakbare nalatigheid en bijna misdadige zuinigheid van de zijde van hunne lastgevers.

Hun taak was heel zwaar.

Wilde heden het personeel van onze Marine zijn plicht doen, zooals die mannen die verstonden — en dat toch moeten we wenschen —, dan zou die nog zwaarder zijn. Want de verhouding van ons materieel tot de vloten van den vijand is nog veel ongunstiger dan in de dagen van den eersten Engelschen oorlog.

Is voor die zware taak ons personeel berekend? De taak is zwaarder, maar, wij varen ook niet meer met de onontwikkelden van toenmaals, die zich bij vaak grooten moed, natuurlijk door een betrekkelijke kleinigheid van hun plicht ontslagen rekenden, — wij hebben hooger staande

mensen in ons personeel — en daarvan profijt getrokken, zou de verhouding tusschen plicht en moreele kracht misschien niet ongunstiger zijn dan in gindsche dagen. D. w. z. dat men dan met het materieel zou kunnen bereiken de zoo straks genoemde uiterste resultaten, d. i. een onbeduidend verlies voor den vijand. „De eer van de vlag” zou echter daarmee gered zijn, en aangezien dit niet iets zoo onwerkelijks is, als vele (zich noemende) „nuchtere” mensen wel meenen, zou daarmede toch wat gewonnen zijn. Men is echter niet zoo verstandig geweest om het hooger moreel peil — van officieren noch van minderen — te gebruiken, veel minder aan te kweeken: de tuchtbepalingen zijn nog in den grond dezelfde als drie eeuwen geleden (tuchtbepalingen zijn het antwoord op de vraag: „hoe hoog is het moreel gehalte der personen?”) en de karakter-school staat zeer waarschijnlijk ten achteren bij toen.

Men mag niet te zwart schilderen, evenmin als te licht. 't Is evenmin juist, het voor te stellen alsof ons personeel in staat zou zijn tot een schandelijke — of neen, tragische — overgave als van Nebogatof's eskader, als dat men zorgeloos mag meegaan, met de optimisten, die in de Deutsche militaire kringen overal worden gevonden en die meenen dat, als de oorlog er maar eenmaal is, het enthousiasme er van zelf wel zal komen. Neen, daar vertrouwen wij niet onvoorwaardelijk op.

Wij weten dat ook thans nog in onze marine mannen gevonden zullen worden, die in staat zijn tot een reine, hooge plichtsbetrachting als van onze groote zeehelden onder de Heeren Staten, en wij hopen dat, als 't er op aankomt, er een Bestevaer zal zijn, in staat de mismoe-digen mee te slapen. Als wij het noodlot van een oorlog aanvaarden moeten, laat het dan met onversaagdheid zijn, en dat ieder trachte zich te doordringen van de waarheid dat de eer van de vlag beteekent: de eerbied en het ontzag dat een volk aan anderen inboezemt. Laten wij 't ons bekennen, dat wij als n a t i e, zoo goed als voor onze persoon, behoefte hebben aan eerbied en ontzag van de zijde van onze bureu, dat het ons niet slechts een sterkend en steunend gevoel van eigenwaarde verleent, noodig om de kracht voor onze handelingen te behouden, maar dat het ons ook onontbeerlijk is om in den omgang met die bureu verzekerd te zijn van de eerbiediging onzer rechten en aanspraken.

Maar mocht het lot ons nog sparen, mocht het nog tijd

zijn, dat dan de autoriteiten mogen inzien hun tekortkomingen, en vooral: den moed vinden alle te verloo-
chenen wat vroeger gezondigd is; en dat
zij tot het inzicht mogen komen, dat, al wordt „de eer
der vlag gered”, al moge de lof van onzen tegenstander
klinken over den moed van onze mannen, de natie van
hunne toewijding en opoffering niet de vruchten plukt,
die zij daarvan kon genieten — *c'est beau, mais pas
la guerre.*

II.

Blind vertrouwen of gezonde belangstelling?

„Waarachtig, mannen, het zal wel gaan.”

BESTEVAER.

Naar aanleiding van mijn vorig artikel bereikte mij de opmerking, dat het den landgenoot zoo zou ontmoedigen, te hooren dat er van zijne marine zoo weinig deugt.

Zeker een vrij zonderlinge opmerking! Eene, die getuigt van geloof in zachte heelmeeesters en struisvogel-diplomaten. Wat stelt men zich toch wel voor van het lot van den gerusten landgenoot in de toekomst? Vreest of neen; weet — men dan niet, dat die rust van thans de rust van ontaarding en apathie is — die met harde slagen betaald zal moeten worden?

't Lijkt niet ondienstig, vóór dat wij meerdere artikelen aan 't belang van onze marine wijden, er eens op te wijzen, dat 't belang van de marine 't belang van de natie is. Dat is geen gemakkelijke taak, daarvan zijn wij ons bewust; want door vele oorzaken is de belangstelling van ons volk in militaire aangelegenheden niet groot. Wij zijn niet zeer oorlogszuchtig van aard. De 16^e en 17^e eeuw is voor ons het tijdperk van expansie geweest, en 't is zeer wel mogelijk, dat wij die periode van ontwikkeling, waarin een volk de menschheid geen betere bewijzen van voortreffelijkheid weet te bieden dan ruwe kracht, te boven zijn. Wie aan zijne omgeving niet anders ontzag weet in te boezemen dan door middel van de vuisten, verdient nog niet den naam van beschaafd mensch, en zoo mag de weinige sympathie van ons volk in 't algemeen voor zijn krijgswezen wel voor een goed deel worden toegeschreven aan de zedelijke hoogte, waarop het staat. Het houdt niet van vechten — dat is een blijk van beschaving.

Die beschaving moge tot voorbeeld strekken aan anderen, ons zelf legt zij plichten op. En wel in de eerste plaats ... haarte verdedigen.

Daar bestaat nu eenmaal een vreemde wisselwerking in de natuur tusschen ontwikkeling en gevaar. Wordt een organisme, een individu, een plant, een dier meer ontwikkeld, dan wordt zijne bewerktuiging fijner en volmaakter en wordt tevens 't gevaar voor beschadiging of vernietiging grooter. Gelukkig breiden met de hoogere mate van ontwikkeling en van gevaar voor schade, ook de vermogens tot zelfverdediging zich uit: het dier bezit meer vermogen tot zelfverdediging dan de plant, de hoogere diersoorten weer meer dan de lagere, de mensch meer dan het dier en ten slotte de ontwikkelde cultuurmensch meer dan de wilde. Dat is heel practisch van de natuur, want zij beschermt daardoor de hoogere levensvormen, voor wier ontwikkeling reeds veel arbeid is noodig geweest, tegen vernietiging door de lagere. Maar wij moeten wel begrijpen, dat wij die natuurlijke verdedigingsmiddelen wel eens zóó kunnen verwaarloozen, dat wij niet meer in staat zouden zijn, onze beschaving tegen gevaren te beschutten. Die met moeite en strijd verkregen beschaving loopt dan gevaar, verloren te gaan, wat tegen den ontwikkelingsgang, dus slecht is. *)

Het Nederlandsche volk, zoo goed als elk volk, heeft zijne instellingen, wetten en gewoonten, die uit zijn midden voortkwamen als 't meest geschikt zijnde voor zijne ontwikkeling, de plaats op de wereldmarkt, die het behoefde voor de ontplooiing van zijn welvaart, veroverd op zijne omgeving, zooals het zijne polders veroverd heeft op het omringende water. En zoo goed als die polders, verdienen de voorwaarden van ontwikkeling verdedigd te worden. Want ook dáaraan is veel arbeid en kracht gegeven.

Natuurlijk is 't dwaas, te meenen, dat de Nederlander beter is dan de Franschman, Engelschman, Duitscher — maar zijne instellingen van staat en samenleving zijn voor hem beter dan de Fransche, Engelsche of Duitsche. Onder zijn eigen wetten en bestuur zal het volk beter varen, dan onder wetten en bestuur die 't karakter van vreemden bodem dragen, en de „vreemde smetten”, waarvan ons volkslied spreekt, moeten dan ook dunkt ons in dien zin worden opgevat.

Hoe weinig krijgsvuchtig ons volk ook moge wezen, die noodzakelijkheid van verdediging van wat ons strijd en arbeid heeft gekost, zal toch ten slotte elk

*) Zie ook „Pro en Contra” Militarisme.

redelijk denkend wezen binnen onze grenzen moeten toegeven.

Iets anders echter is het, of men de mogelijkheid van een aanval algemeen zal toegeven. Te vaak toch ontmoet men lichtvaardige verwachtingen omtrent de braafheid der wereldpolitiek. Wij dienen wel allen degelijk voor zoover onze krachten reiken mee te werken tot veredeling van die wereldpolitiek. Het verkeer der volken, en de vredesbewegingen hebben dan ook uit den aard niet alleen onze volstrekte sympathie, maar onze enthousiaste aanhankelijkheid. Geheel iets anders echter dan een streven naar veredeling is een blind vertrouwen in den huidige toestand van dien adeldom.

Blind vertrouwen is werkeloosheid, inertie — streven is arbeiden, is kracht.

En zoo min als men een mensch verbetert of hem opvoedt door hem in blind vertrouwen te laten gaan, zoo min veredelt men volken en hun onderling verkeer door zich weerloos te verlaten op hun nog onvolwassen hoedanigheden of door hen volmaakt uit te roepen. Die volmaaktheid en betrouwbaarheid zijn er nog niet; wie er op bouwt, bouwt op visioenen. 't Mag zonderling genoemd worden, dat zij, die de voorgangers der vredesbeweging zijn, en zij die zich onder hare aanhangers rekenen, vaak zoo weinig doordenken: immers zij prediken, omdat er naar hunne meening iets te prediken valt, d. w. z. omdat er grootmachten zijn, die macht nog gaarne voor recht doen gelden — wat bewijst, dat men geen reden heeft, zich vooralsnog meer op hunne edelmoedigheid te verlaten dan op die van den wolf.

Hunne prediking is 't bewijs voor de onmogelijkheid der directe verwezenlijking van hun ideaal. Dit is eigenlijk een vrij overbodig bewijs, want een ideaal is altijd iets, waarnaar men streeft van af een minder of lager standpunt — maar men kan haast niet te duidelijk zijn in dezen tijd van evolutie, waarin zoo vaak verwarring dreigt tusschen waarheid en droomen.

Nu kan men wel zeggen, dat het toch voldoende zou zijn, als alle regeeringen zich maar onmiddellijk bij de vredesbeweging aansloten, maar dat zou inderdaad niet zoo zijn. Wat geeft het, een papier te teekenen, wanneer het hart anders spreekt? Papier is geduldig en er zijn vele groote prullemanden voor onbegrijpelijke en onverdragelijke stukken op de wereld.

Papier regeert de wereld niet. — *C'est le ventre.*

qui gouverne le monde, was 't besluit waartoe Napoleon I kwam bij zijn overpeinzingen op Sint-Helena. Men moge daarop nu meer of minder commentaren van ethischen aard wenschen te maken, in hoofdzaak is dat thans nog even waar als toen. Ook nu zijn 't nog de nooden van de maag, die 't luidst spreken in de wereldgebeurtenissen, ja, men zou zelfs zeggen, dat 't in den loop dezer eeuw steeds sterker aan 't licht is gekomen. Althans in de naaste toekomst dreigen veeleer oorlogen te zullen ontstaan uit het streven der steeds in getalsterkte aanwassende cultuurstaten voor vermeerdering van inkomsten (door verruiming van werkingssfeer), dan uit pure heerschzucht van regeeringen of vorsten. 't Voornaamste gevaar dat de nationale erfenis van een volk bedreigt is dus van een zóó dwingend werkelijken aard, dat het zich niet met papieren verdragen noch met idealen laat uitwisschen. Het is volkomen waar, dat botsing van belangen gebrek aan organisatie is — tot op zekere hoogte — en dat dus bij een goede organisatie de belangen der volken elkaar niet in den weg zouden behoeven te komen. — Tot op zekere hoogte. — Want behalve dat men de kunst van organiseeren moet verstaan, dient ook goede wil en wederzijdsch vertrouwen aanwezig te zijn. Goede wil is een quaestie van ontwikkeling van het ethisch denken. Hieraan kan de vredespropaganda het meeste goed doen en hierop moet zij dan ook haar streven richten in hoofdzaak. Wederzijdsch vertrouwen moet groeien uit de blijken van goeden wil. En de kunst van organisatie moet groeien eveneens. Groeien echter is een quaestie van tijd en al kan goede wil daarbij wel bespoedigen, al is die onontbeerlijk, men kan geen vruchten afdwingen voordat zij rijp zijn.

In afwachting van die betere en hoogere organisatie van het volkenverkeer, zal elk volk genoodzaakt zijn, zich zelf recht te verschaffen, d. w. z. zijn ventre aan eten te helpen, en zal desnoods om dat te bereiken over een anders erf gaan.

Naast vredesbeweging, d. i. streven naar organisatie, is dus noodig: kracht in eigen bestaan. Ja, juist om dat streven te kunnen bevorderen, is die kracht noodig, want steeds zal zwakte weer aanleiding geven en verlokken tot eigenberechting van den buurman door misbruik maken van die zwakte. De gelegenheid maakt den dief.

En dáárom is de weermacht nog eene levensquaestie voor elk volk — 't is waar, niet de eenige, maar toch een zóó voorname, dat zij recht heeft op de algemeene belangstelling — neen, dat algemeene belangstelling plicht is.

Ministers en andere autoriteiten hebben u altijd willen doen gelooven dat de leek van militaire zaken geen verstand heeft en zich daarmee niet heeft te bemoeien. En intusschen wordt leger en vloot door de mannen, die zich bij uitstek 't verstand daarvan toekennen, steeds meer in discrediet gebracht bij het volk, dat wel bereid zal zijn tot verdediging en daarvan de noodzakelijk zal inzien, maar dat de uiterlijke vormen van het verdedigings-stelsel, zooals die zich heden voordoen, d. i. het militairisme met al zijn aanleve van verouderde begrippen, met zijn wanbegrippen over tucht en gezeg, haat als onnoodig, willekeurig en vernederend.

Welnu, als wij hier uwe aandacht zullen vragen voor onze Marine, dan is het niet om u een kijkje in de kombuis te geven of een gezellig praatje over een omberpartijtje aan boord te houden, maar dan is het een beroep op uw belangstelling en uw moreelen steun om te breken met de sleur en onze Marine de plaats en de betekenis te doen toekomen, waarop zij aanspraak heeft: een eerste plaats in de verdediging van ons nationaal bestaan, een uiting van krachtigen volkszin.

Maar daartoe is noodig, dat zij beantwoordt aan den geest van onzen volksaard en ons maatschappelijk denken — en dit is niet te bereiken dan door inmenging van het volk, door kenbaarmaking van zijn wenschen.

III.

Discipline.

*„The sure path toward willing obedience
and manful selfrestraint lies not through slavery
but through liberty.”*

KINGSLEY.

De ontwikkeling van het krijgswezen heeft ontzaglijke verhoudingen aangenomen. Voor de staande legers zijn in de plaats getreden gewapende volken, en de vloten van gevechtsklare schepen hebben zich uitgebreid tot steeds grootere verhoudingen. In de legers verschijnen, door den persoonlijken — in sommige landen den algemeenen — dienstplicht, mannen van allen stand en ontwikkeling, ook in de lagere rangen, en op de oorlogsschepen, bemand met vrijwilligers voor 't grootste deel, wekte de arbeidersbeweging een nevenstrooming in de richting van ontwikkeling. De moderne oorlog is een oorlog van volk tegen volk. Maar dan is het ook duidelijk, dat de oorlog de wil des volks moet zijn, dat de oorlog weer het zuivere karakter heeft aangenomen van de oudste opvattingen, daaromtrent bestaande: de geheele mannelijke bevolking, die huis en haard verdedigt, wanneer 't noodig is. Zóó was de toestand bij onze Germaansche voorouders, zóó is feitelijk de toestand weer geworden in de Staten van het vasteland. Maar een groot verschil van opvatting ligt tusschen toen en nu. Toenmaals vrije mannen, die samenkwamen onder 't besef van de noodzaak, en de besten onder hen tot aanvoorders kiezend en als zoodanig eerbiedigend, — thans militieplichtigen, die als schapen in een hok gedreven en als volkomen onmondigen behandeld worden.

Misschien echter doen wij goed, niet zoover terug te zien en ons alleen bezig te houden met de huidige militaire verhoudingen. Verhoudingen van orde zijn noodig in een militair verband; juist: zonder zulke verhoudingen geen militair verband. En een verband is noodig, te meer naarmate de legers en vloten grooter worden en naarmate ook het werk van den krijgsman moeilijker wordt en hogere eischen stelt. En vooral aan de bemanning van een

oorlogsschip zullen tegenwoordig zeer hooge eischen gesteld worden, eischen niet alleen van intellectueele ontwikkeling, noodig voor eene richtige bediening van de nauwluisterende mechanismen, die te zamen het oorlogsschip van heden vormen, maar ook eischen van zelfbeheersching en kalmte om onder het alverdoovend lawaai van eigen geschut en vijandelijke projectielen, onder de verschrikkelijke verwoestingen van het vuur de plicht te blijven doen met de noodige nauwgezetheid en aandacht. Het is duidelijk, dat een uitsluitend disciplinair verband daartoe niet voldoende is, maar dat ook in de eerste plaats vereischt wordt moreele ontwikkeling van het individu, ontwikkeling van het hogere beginsel.

Hieruit worden twee dingen duidelijk:

ten eerste dat het niet gemakkelijk meer zal zijn, een oorlog te voeren, die niet door het volk begrepen wordt en de volkssympathie wegdraagt, en

ten tweede, dat een algeheele toewijding, die een beroep doet op het hooger beginsel in den mensch, niet verzekerd kan worden door eene discipline, die alleen een beroep doet op de vrees voor lichamelijke onaangenaamheden.

Men ziet, de discipline-kwestie staat in heel nauw verband tot de staatkundige opvattingen: wie den vorst slechts beschouwen als de gebieder en de onderdanen als de gehoorzamers, wie onze hedendaagsche maatschappij nog willen doortrokken zien van oud-testamentisch patriarchaal gezag, dat geen tegenspraak kent en van naïef kinderlijk ontzag dat geen twijfel kent, — de mannen, die het leven van den mensch niet anders kunnen zien dan als een lijdensweg — zij kunnen zich onmogelijk eene andere discipline voorstellen dan eene van onderworpenheid en van tuchtiging voor elke, zelfs de geringste zonde, geene gehoorzaamheid dan eene volstrekt lijdelijke. En daartegenover zij, die de maatschappij beschouwen als een broederschap, als een gemeenschap die door gezamenlijken arbeid idealen heeft te verwezenlijken en den vorst als hun leidsman en vertegenwoordiger, die den mensch beschouwen als voorbestemd om door overwinning van moeilijkheden in vreugdigen strijd te komen tot hooger bewustzijn en grooter leven, zij kunnen zich onmogelijk eene andere discipline voorstellen dan eene die berust op broederlijke samenwerking en onderlinge waardeering, geen andere gehoorzaamheid dan eene bereidwillige, positieve.

We gaven twee opvattingen, er zijn er meer — zelfs

opvattingen die leiden tot heelemaal geen discipline, maar wij laten die alle rusten.

Wij nemen voorsnog de noodzakelijkheid van discipline aan en erkennen dat denkbaar is: lijdelijke of negatieve en bereidwillige of positieve gehoorzaamheid. De eerste sluit zelfdenken uit en eischt eene blindelingsche overgave aan het gezag, de laatste eischt zelf-denken om door te dringen in den geest van den meerdere en elke handeling daarmede in overeenstemming te kunnen brengen. De eerste maakt van den ondergeschikte een werktuig, de laatste een werker. Beide soorten kunnen echter strikte, volkomen gehoorzaamheid zijn; dit houde men in 't oog.

Wij willen nu niet treden in vergelijking van staatkundige, nog minder van godsdienstige opvattingen, niet beoordeelen of deze of gene levensopvatting de ware en rechte is. Maar slechts er op wijzen, dat, wil men een volk sterk maken in zijn weerkracht, het volkskarakter en de geest des tijds de grondslagen moeten uitmaken van den vorm van die weerkracht. En hoeveel moeite nu ook van zekere zijde gedaan is en gedaan wordt om ons volk terug te brengen onder een tuchtroedegezag, het kan niet ontkend worden, dat de volksgeest zulk een gezag niet begeert en een geheel ander karakter draagt. Onze tijd kenmerkt zich door individueele ontwikkeling, doordringende tot de onderste lagen, en de groote massa der arbeidersklasse reeds geheel beroerende.

In zulk een tijd past een discipline van de eerste soort niet — men bereikt er niets anders mede dan meer of minder hevige botsingen, die een zuiver nadeel zijn, aan den einduitslag toegebracht.

Een lijdelijke gehoorzaamheid, gevorderd van ons volk, kan niet veel anders meer ten gevolge hebben dan verzet, zij het dan dat ook dit lijdelijk is. Toewijding nooit.

En waar nu ook aan boord van een modern oorlogsschip in het gevecht wordt gevorderd een groote mate van zelfbeheersching en ook zelfstandigheid van elk man op elk post, daar is het duidelijk dat van zulke menschen iets anders gevergd wordt dan lijdelijk gehoorzamen. Wat zullen zij doen, als niet elk oogenblik een woordelijk bevel hun bereikt? Waar zullen zij den moed en doodsverachting uit putten, wanneer zij zijn opgevoed met vrees — vrees voor straf? In zulke oogenblikken worden menschen gevorderd, geen werktuigen, menschen met groot bewustzijn en krachtigen wil. Meent men die te kunnen kweken

door een stelsel van lijdelijkheid dat allen wil uitsluit, ja veroordeelt?

't Is waar, wanneer de krijgsman weer zal zijn denkend mensch, niet meer werktuig, wanneer dus zijn aandeel in den strijd afhankelijk is van zijn goeden wil en zijne overtuiging van de rechtvaardigheid, dan komt een nieuwe factor zich voegen in den casus belli: de stemming des volks. En hoewel ook deze niet zonder dwalingen is, zal men moeten toestemmen dat er reeds veel gewonnen zou zijn, wanneer een oorlog niet meer kan worden uitgelokt door en gevoerd voor een booze luim van een vorst of staatsman of, wat erger want waarschijnlijker is: voor een troep speculanten. Daartegen nu kan de volksstemming een machtige rem zijn, en eene democratische discipline is een belangrijke stap op den weg naar duurzamen vrede.

Worden echter werkelijk volksbelangen bedreigd, dan is alleen van zulk een discipline een krachtig verband en eensgezindheid, alleen van zulk eene samenwerking het behoud des volks te verwachten.

Wie trachten, het volk in anderen geest te regeeren, wie het eischen stellen, die niet meer gesteld kunnen worden, wie een tucht van lijdelijkheid vergen, zij mogen bedenken, dat zij spelen met de nationale zelfstandigheid.

IV.

Straffen.

Er werd eens, drie jaren geleden, in de „Marine-vereeniging” de vraag opgeworpen door een der officieren-leden: „Waarom is in Nederland de militaire stand niet gezien?” Ik ben als lid dier vereeniging, door afwezigheid de discussiën niet kunnende vernemen, er niet in geslaagd, te weten te komen, hoe in onze vereeniging van marine-officieren de meeningen over deze quaestie waren, en wááaraan men over 't algemeen toeschreef het gebrek aan sympathie voor den militairen stand, dat ten onzent wordt opgemerkt. De „Marine-vereeniging” toch vond het ongewenscht, deze discussiën te doen drukken.

Het kan moeilijk ontkend worden, dat het personeel-vraagstuk — de belangrijkste factor in den strijd ter zee — zeer nauw samenhangt met het vraagstuk der discipline en dat dit laatste weer zijn stempel drukt op de militaire samenleving. De boven gestelde vraag was dus verre van onbelangrijk. Welke redenen van politieke wijsheid tegen publicatie in dezen zich verzetten is dan ook niet duidelijk. Het is zeer zonderling — komt het dan ook helaas meer voor — dat men het ongewenscht vindt, op eene belangrijke quaestie eens wat licht te laten vallen.

Intusschen, het kan niet wel anders, dan dat de huidige discipline, die door ons geheele volk hartgrondig verafschuwd wordt, voor het grootste deel verantwoordelijk is voor dat gebrek aan sympathie. Men heeft zelf gediend, of heeft vrienden, broers, die gediend hebben of nog dienen. En men verneemt steeds dezelfde klachten: willekeur, dooden van persoonlijkheid en initiatief, overdrijving van het belang van kleine zaken door gebrek aan oog voor de groote en door te overvloedig toegemeten tijd, en om te kunnen handhaven al deze, op zichzelf hoogst onjuiste en ongunstige toestanden: straf.

Men zal gevoelen, dat bepalingen omtrent humaan bejegenen, billijk straffen of wel vaderlijk straffen, zooals voorkomen in de discipline- en strafrecht-voorschriften van land- en zeemacht, in den grond valsch zijn, waar de

straf in de eerste plaats moet dienen om de groote gebreken in het stelsel van organisatie goed te maken. Straf beteekent — spijt al de fraaiigheden die sommige juristen hieromtrent plegen te zeggen — inderdaad niet veel meer dan een wraakmaatregel van of namens de gemeenschap, nadat gebleken is de onmogelijkheid, te verhinderen wat die gemeenschap niet wensch, — tevens een afschrikking voor 't vervolg. Zeer voornaam in de quaestie is het niet kunnen verhinderen — daarmede in nauw verband staat de gelegenheid, die den dief maakt. En onder die gelegenheid moet niet alleen verstaan worden gebrek aan wakend toezicht, maar alle onvolmaakheden, alle gebreken in de maatschappij. Als er veel gestolen wordt, beteekent dat niet alleen en zelfs niet in de eerste plaats dat er gebrek aan politie-toezicht is, maar dat er gebreken in de maatschappij zijn, waardoor menschen tot die laagte worden neergeworpen. Het eerst worden de zwaksten en minderwaardigsten neergeworpen, maar als de gebreken erg zijn, dan valt velen dit lot te beurt, — en dan worden de rijken der paria's versterkt met velen die niet te slecht, maar te edel, te gevoelig waren voor die maatschappij.

Is dit in het militaire stelsel het geval? Ja — dat kunnen wij veilig aannemen, om twee redenen: ten eerste om het groot aantal straffen, dat uitgedeeld wordt en dat wijst op groote gebreken in het militaire verband, ten tweede omdat onder de personen, die uit dit stelsel geworpen worden — de militaire paria's zou men kunnen zeggen — slechts zeer weinig minderwaardige individuen worden gevonden. Het meerendeel van hen, die zooals tegenwoordig de geijkte term luidt: „wegens anti-militaire karaktereigenschappen ontslagen” worden, zijn menschen uit de ontwikkelde arbeidersklasse of burgerstand en, mogen sommigen wel eens aan zelfoverschatting en na ondervonden teleurstelling aan bitterheid lijden, mannen met flink karakter en streven naar ontwikkeling. Al zijn dit geen fijn-etherisch-neurasthenisch uitgebloeide artisten, de onderstelling is geenszins gewaagd dat deze karakters voor de militaire maatschappij inderdaad te fijn bewerktuigd, te goed zijn. Er zijn er nog velen, die niet onder den voet raken, maar wier karakter toch gevoelige kneuzingen oploopt in de onzachte aanraking met „het militarisme”, — ook in den officiersstand.

Moge het voorloopig in de burgermaatschappij nog niet spoedig mogelijk zijn, de straf te doen vervallen — om vele redenen — wij moeten niet vergeten, dat in de groote samenleving aan het individu eene groote vrijheid van beweging gelaten wordt en zeer weinig toezicht kan worden uitgeoefend. Bovendien bestaat reeds een krachtige strooming naar afschaffing, waar eenigszins mogelijk, van de feitelijke wraakneming: tuchtscholen, voorwaardelijke in-vrijheid-stelling en veroordeeling, geneeskundig onderzoek.

En nu zien wij in de militaire samenleving, waar het toezicht den hoogsten graad van volmaaktheid bereikt heeft, en waar bijna elke fout vooruit is aan te kondigen en onmiddellijk te herstellen, waar zoovele superieuren zijn, — het aantal straffen percentsgewijze veel hooger dan in de vrije burgermaatschappij. Wie hier met den rechter in aanraking komt is wel meestal niet veel goeds meer — ginds in den militairen stand is niemand zijn blanco-register een oogenblik zeker. Men zou kunnen trachten dit „natuurlijk” te vinden, omdat daar zooveel meer geëischt wordt en dus de kans van zondigen zooveel grooter is. Maar dan is ook de vraag toch gerechtigd: is dat dan zóó moeilijk, dat eenige jaren opleiding en een voortdurend toezicht van „superieuren” niet in staat zijn, in 't algemeen binnen de grenzen van behoorlijke dagelijksche plichtsbetrachting te doen blijven?

En aan den anderen kant moet men menschen, aan wie hooge en zware eischen zullen gesteld worden, trachten op te voeden tot een behoorlijk gevoel van eigenwaarde en moraal. Dit wordt niet bereikt door hen op wraakzuchtige wijze te behandelen.

In het militaire stelsel is bovendien de onfeilbaarheids-theorie een fout: elk meerdere heeft altijd gelijk. Verwonderlijk mag het heeten, dat zoo weinig wordt ingezien de macht die eerlijkheid en rechtvaardigheid op de meeste menschen uitoefenen. Waar wij geen engelen zijn, en de meerdere zoowel als de mindere in belangrijke mate aan onvolmaaktheid lijden, zou een gepaste mate van nederigheid nevens een ridderlijkheid, die den vollen omvang van eigen fouten op eigen schouders neemt, meer eerbied ten gevolge hebben, dan de zotte veronderstelling van de onfeilbaarheid van den meerdere, die, al durft men ze niet altijd letterlijk uitspreken, opgesloten ligt in het strafstelsel.

Waar zulk een uitgebreid toezicht bestaat, waar de mo-

gelijkheid van opvoeding, terechtwijzing, voorkoming (wat beter is dan genezing!) en vriendschappelijke aanraking tusschen meerdere en mindere zóó groot zijn, maar aan den anderen kant dus de straf-wraakmaatregel zoo buitengewoon groot gevaar medebrengt den mindere te straffen voor de tekortkomingen van den meerdere, en daarbij gericht is op het ontnemen van de specifieke eigenschappen, die den militair eigen behooren te zijn, daar ligt de noodzaak voor de hand, dat de straf behoort te worden afgeschaft in den militairen stand.

De meerdere komt eerst hierdoor in de noodzakelijkheid, zijn plicht als meerdere behoorlijk na te komen; de ridderlijkheid, eigen fouten voor eigen rekening te nemen, die thans zoo gemakkelijk vermeden wordt, zal dan minder zeldzaam voorkomen.

Het spreekt van zelf, dat de militair wel aan de burgerlijke strafwetten onderworpen moet blijven en dat werkelijk minderwaardige individuen of uit den militairen stand verwijderd of zoo mogelijk bij wijze van extra opvoeding in een militaire tuchtschool geplaatst moeten worden. Of zulk een militaire tuchtschool überhaupt noodzakelijk is, of dat het aanbeveling verdient om allen, wier minderwaardigheid voor het militaire verband schade lijkt, onmiddellijk te verwijderen? Dit moge men bij nadere beschouwing uitmaken — het is thans om de hoofdgedachte te doen.

Wij willen hier nog bij aantekenen dat wij niet zóó crimineel anti-criminalist zijn, om kleine boeten, voor huishoudelijke vergrijpen uit onachtzaamheid, af te keuren.

Het zoude geen al te gewaagde proefneming van self-education zijn, de bevoegdheid tot deze boete-heffingen te leggen in handen van een vertegenwoordigenden Scheepsraad, gekozen uit de verschillende rangen en onder voorzitterschap van den commandant.

Tekorten aan personeel.

Zoolang het slechts (?) gaat om wat meer of minder tevredenheid, wat minder of meer gemopper van miliciens die, naar men hoopt, thuis gekomen na vier of acht maanden, de zaak wel van de komische zijde zullen opvatten, kan de ouderwetsche discipline waarschijnlijk nog wel eenigen tijd met schijnbaar goed gevolg gehandhaafd worden, en kunnen autoriteiten nog wel eenigen tijd een frische koelte bewaren onder het gebrek aan populariteit. Waar men echter noodig heeft vrijwilligers, dat is bv. voor kader bij de landmacht en voor verreweg het grootste aantal posten aan boord van de vloot, daar vertoont de toestand zich eenigszins anders.

Om vrijwilligers te krijgen en te behouden toch moet men voldoende voorwaarden aanbieden. Het groote imcompleteet aan kader bij de Landmacht toont, dat daar de voorwaarden niet voldoende zijn. En hoe staan de zaken bij de marine?

De begrooting voor 1906 deelde de volgende cijfers mede: Hoofdofficiëren . . . 8 te veel (op een totaal van 55), subalterne-zeeofficiëren . . . 145 te weinig (op 522).

Wij vernamen, dat het tekort zich ook practisch, d. w. z. bij het in dienst zijnde materieel, geducht doet gevoelen.

Bij de onderofficiëren vinden wij 29 schippers en bootslieden te veel, tegen 31 kwartiermeesters te weinig.

Het konstabelpersoneel is met 23 op 177 over-completeet. Dit is een zeer verblijdend verschijnsel; ook botteliers en scheerders zijn er te veel; in de schrijvers-kwaliteit is blijkbaar evenals in de bootslieden-klasse de promotie geforceerd; er zijn te veel majoors en sergeants, te weinig korporaals. Het is niet onduidelijk, dat in de laatste jaren voor den mindere de vooruitzichten ietwat geflatteerd zijn door bevorderingen, niet

*) Dit artikel verscheen even voor de begrooting voor 1907. Bij deze begrooting had minister Cohen Stuart zijne statistiek zóó ingekleed, dat de tekorten in vele categorieën niet waren na te gaan, althans niet te vergelijken met die van het vorige jaar.

door den dienst geëischt. Men zal dit later weer moeten inhalen door vertraagde bevordering en deze maatregel kan dan ook slechts enkele personen — onder wie één Minister — helpen, maar brengt de natuurlijke reactie mee.

Matrozen 1^e en 2^e klasse (gasten) . . . 100 te weinig op 1371.

(Sinds 1 Jan. 1904 = 124 achteruit gegaan.)

Matrozen 3^e kl. en lichtmatrozen 195 te weinig op 874 (toch is dit aantal sinds 1 Januari 1904 = 42 vooruitgegaan).

Het zal nu moeten blijken, of het verloop van de bekwaamere matrozen grooter blijft dan de aanvulling met jongens van onder op. Het is volkomen waar, dat men een deel van het tekort met zeemiliciens kan aanvullen, maar, daargelaten dat deze in 't algemeen niet dadelijk bruikbaar zullen zijn voor het werk van de ontbrekende gasten en dat de zeemilitie niet naar de bezittingen kan gedirigeerd worden, het tekort beduidt eenvoudig, dat men niet heeft, wat men wil hebben.

Het tekort in de categorie machinekamer-personeel was ernstiger:

officiëren-machinist totaal	16	te weinig op	58
hoofdmachinisten	„	3 „ veel „	66
machinisten	„	64 „ weinig „	165
adj.-machinisten	„	14 „ „ „	76
stokers-majoor en			
sergeant-stokers	„	67 „ „ „	131
korporaal-stokers	„	112 „ „ „	387
oliemannen	„	10 „ „ „	78
stokers 1 ^e kl. 218 overcompleteet.....	„		251
id. 2 ^e kl. en hulpstokers 231 overcompleteet „	„		219

Men begrijpt, dat dit dubbele aantal ondergeschikten, de eigenlijke vuurstokers, al waren zij allen in hun vak reeds voldoende geoefend, niet goedmaakt een tekort van een vierde van het aantal officieren, ruim een derde van het aantal machinisten, de helft van het aantal onderofficiëren-stokers en een derde van het aantal korporaals.

Het gevolg van dezen toestand is, dat het machinekamer-personeel een veel te zwaren dienst doet, voornamelijk in de tropen, en dus voorloopig eerder in waarde zal dalen dan stijgen. Terloops zij hierbij aangeteekend, dat bij de verschillende vloot-programma's deze kwestie wel wat uit het oog verloren is, en zooals bleek uit de

begrooting voor 1905 (Ellis) is het uit dien hoofde niet mogelijk, voorloopig de vloot in Oost-Indië op de volgens K. B. van 1897 vereischte sterkte te brengen, nl. zes schepen. Het mocht ook wel, daargelaten de financieele kwestie nog, in aanmerking worden genomen door hen, die zoo ijveren voor een groote vloot in Indië.

Nieuw is de kwestie niet.

„De lust om op de vloot te dienen, nimmer groot, is zeer gering geworden”, schreef de kapitein-luitenant ter zee Land, toenmaals lid der Tweede Kamer, in zijne Nota, gevoegd bij het V. V. 1893. Deze Nota, zeer leerrijk, schijnt door de opvolgende ministers van Marine vergeten te zijn. Men is hoogere eischen gaan stellen aan de vloot, vooral in Indië, en heeft het gebrek aan personeel over 't hoofd gezien.

In deze Nota wordt er verder op gewezen, hoe de Kweek-school voor de Zeevaart te Leiden — in 1856 geopend, door een particuliere vereeniging met steun van het departement van Marine — ten slotte redding bracht: in 1890 was eindelijk in Oost-Indië een voltallig personeel. En „het opvoeden van jeugdige knapen”, die op 13jarigen leeftijd werden aangenomen en tot hun 26^e jaar (toenmaals, thans tot het 24^e jaar) aan de Marine gebonden waren, werd de voornaamste bron van het Marinepersoneel.

„Werd de leeftijd van aanneming nog lager gesteld, dan zoude de Marine na eenige jaren de beschikking hebben over een groot personeel, maar die maatregel kan uit een oogpunt van moraliteit niet worden aanbevolen.”

De bekwame steller der Nota — toenmaals met geen vriendelijk oog aangezien door den Minister en zelfs door vele zee-officiëren — gaf door deze opmerking blijk, te gevoelen, hoe en wat er aan de nooddrift der Marine geofferd werd . . . en word t. Komt een jongen later tot de ervaring, dat in den militairen dienst op den duur zijn plaats niet is; bemerkt hij, dat het op en neer reizen naar Indië of de verouderde disciplinaire toestanden hem hinderen, dan is hem de kool reeds gestoofd. Nu rekende overste Land den nood der Marine zóó groot, dat hij er in berusten kon, wanneer een 13-jarige jongen daarvoor in de val werd gelokt, maar nóg jongere kinderen er in te laten loopen, zou hij immoreel vinden, zelfs bij dat groote gebrek aan personeel. Welaan, die grens is maar een kwestie van waardeering en het volmaakt rijpen van het besef der onzedelijkheid van kinderwerving maar een kwestie van tijd. Aan overste Land komt de eer

toe, een der eersten — zoo niet de eerste — te zijn geweest, deze gedachte in het publiek uit te spreken. Na hem hebben o. a. wijlen mr. A. Kerdijk, kolonel van Rossum en de kamerleden Ketelaar en Hugenholtz gewezen op het onverdedigbare van deze wijze van suppletie. Wij hebben een minister gezien, die zich beriep op den oud-vice-admiraal ten Bosch om de Kamers te overtuigen, dat de dienstverbintenis op jeugdigen leeftijd het behoud van het marine-personeel was, maar de laatste jaren zijn wij allengs er aan gewend, de verzekering te ontvangen, dat er van „werving” geen sprake was en dat de minister het onzedelijke van dit dienstverband niet inzag.

Welk een schoone gelegenheid om door een kloek woord zich hartgrondige sympathie te verwerven, lieten eenige ministers achter elkaar ongebruikt voorbijgaan! In plaats daarvan gaf de tegenwoordige minister een looporder (September 1905), inhoudende dat aan schepelingen op hun verzoek ontslag kan worden verleend wegens tegenzin in den dienst, mits gedurende minstens zes maanden een goed gedrag toonende en mits den commandant de ernst van dien tegenzin gebleken is. Men zou allereerst mogen aanmerken op dezen maatregel, dat het stellen van de voorwaarde: 6 maanden goed oppassen, wat sterk naar de kinderkamer riekt.

Maar de maatregel zelf? Die beduidt of een ernstige fout, want het gaat niet aan, als men iemand een contract laat teekenen, hem dan daarvan ook wel weer te willen ontheffen, of eene erkenning van de immoraliteit der kinderverving, maar dan is het een niet minder te betreuren misslag. Hoe 't zij, deze maatregel kweekt in elk geval de zeer verderfelijke opvatting, dat men een verbintenis met het gouvernement zoo nauw niet behoeft te nemen en dat men tegenover het gouvernement eenige aanspraak heeft op nietig-verklaring van een contract wanneer 't niet bevalt. De daarbij gemaakte voorwaarde van 6 maanden „zoet zijn” kan dien indruk niet verzwakken. In aanmerking nemende de herhaalde aanvallen, die het wervings-systeem den laatsten tijd te verduren had van mannen als bovengenoemd en de ontevredenheid die het voortbestaan van deze onrechtmatigheid onder het personeel zelf gekweekt had — getuige de beide brochures van den „Matrozenbond” tegen de werving — kan echter onmogelijk ontkend worden, dat deze maatregel het gevolg is van den uitgeoefenden drang. Was die drang onrechtma-

tig, dan was het toegeven een grove ondermijning van het ontzag voor de wet en de bepalingen te noemen. Nu het streven naar afschaffing van dit immoreele beginsel alleszins rechtmatig en goed kan genoemd worden, maakt een dergelijk schoorvoetend toegeven geen aangename indruk; 't houdt toegeven in, maar ook... weigering van loyaal herstel.

Nog geen jaar daarna (10 Juli 1906) komt de minister op zijn besluit terug en bepaalt, dat slechts de bedoeling is, in zulke gevallen, als in de vorige looporder genoemd, ontslag te verleen wanneer door de personen in kwestie minstens 6 jaren effectieve dienst is geleverd! Al was de maatregel van September in twee opzichten nog zoo afkeurenswaardig, hij bevatte althans een soort welwillendheid jegens de in dienst zijnde personen. Wanneer nu achteraf wordt toegelicht, dat het zóó niet bedoeld is, dan strekt dit niet tot verhooging van den eerbied voor het ministerieel woord.

De eerbied voor het gezag, de eerbied voor de wet, en daarmee de juiste waardeering van recht leden schade, en door ergernis over het onrecht werd een geest van verzet onder het personeel gekweekt, vaak zelfs grooter dan het directe belang dier personen zou doen vermoeden.

Alles door het bestendigen van dezen onbehoorlijken toestand, alles voortkomende uit de vrees, dat die jongens te Leiden zich „op 's Rijks kosten zouden doen opvoeden”, zooals minister Ellis zich uitdrukte, en daarna zouden heengaan, de vrees alzoo voor schade aan den dienst.

Wij moeten echter verbaasd staan, dat een minister kan meenen, het belang van Land en Marine meer te dienen met het behouden van een paar dozijn onwilligen, dan met het behouden van ontzag voor het ministerieele woord en den eerbied voor het goed recht en de moraliteit van het gezag.

VI.

De Marinebegrooting voor 1907.

Het kan niet ontkend worden, dat de studiën op 't gebied der organisatie onzer vloot, door den heer Cohen Stuart sinds jaren gemaakt, en hem door toenmalige ministers gansch niet vriendelijk aangerekend, thans, nu deze hoofdofficier zelf tot minister geroepen is, aan het land en de marine belangrijk ten goede kunnen komen.

De Marinebegrooting voor 1907 draagt inderdaad in zich onmiskenbaar de vruchten van die studiën, zij het ook dat de minister niet schroomt, af te wijken van eene vroeger uitgesproken meening, waar door hem thans eene andere gehuldigd wordt.

Men was verleden jaar algemeen teleurgesteld, niet aanstonds een plan van dezen minister te ontvangen, men beriep zich op de vroegere meeningen van den heer Cohen Stuart. In dat protest was recht en ook onrecht.

Onrecht was het, den persoon van dezen minister verantwoordelijk te willen stellen voor het niet aanstonds kunnen ordenen der agglomeratie, door zijne voorgangers achtergelaten. Zijne denkbeelden hadden zich daarbij aan te passen en . . . zoo mogelijk daarmee een geheel te vormen, wat een groote moeilijkheid mocht heeten. Zoolang elk minister zijne eigene persoonlijke meeningen tot vlootplan smeedt — en dit moet doen — zoolang kan geen minister in het eerste jaar van zijn bewind een gereed plan overleggen. Ik trachtte in „De Gids” van September 11. dit aan te toonen, en ook, hoe daaruit dus volgt, dat nooit eene grootere continuïteit van beheer wordt verkregen dan gedurende drie jaren. Met het oog daarop mogen wij ook wel glimlachen, wanneer in deze begrooting ook weer een plan wordt uitgewerkt tot in het jaar 1931 toe. Dat de minister intusschen daarvoor ook geenszins blind is, bewijst wel zijne toelichting op pag. 9, waarbij het noodige voorbehoud wordt gemaakt, ten aanzien der uitvoering, met het oog op „de omstandigheden, die den aanbouw beheerschen”. — Wel, dit is o. a., en zeker in de eerste plaats, de wisseling der ministers. De minister geeft toe, dat daardoor aan het „programma (zoo-

als aan alle, die onder zulke omstandigheden gemaakt kunnen worden. — T.) tot op zekere hoogte slechts eene theoretische waarde wordt gelaten”.

Terecht was daarom het protest in de beide Kamers, waar het bedoelde, verzet tegen het voortduren van een dergelijke regeling, die de Marine moet maken tot een heterogene verzameling vaartuigen, zonder verband onderling, meestal slecht bestudeerd en daardoor tot een geheel van zeer weinig waarde.

Daarom mag de zinsnede, die ook weer in deze begrooting verschijnt, verklarende „dat de eisch van doelmatige inrichting eener zeemacht zich verzet tegen elke vastlegging voor geruimen tijd van de samenstelling van haar materieel en de organisatie van haar personeel” — wel groote verwondering wekken. Althans, wanneer inderdaad bedoeld wordt elke vastlegging voor geruimen tijd, dus ook: vastlegging der hoofdlijnen. Want dan zou dat niets meer of minder beteekenen, dan een vonnis over de Nederlandsche Marine om te eeuwigen dage deze heterogene, waardelooze verzameling te blijven.

* *

De denkbeelden, die overigens in deze M. v. T. ontwikkeld worden, zouden hoop geven, dat Land en Marine profiteerden van de studiën van den heer Cohen Stuart, indien een behoorlijke continuïteit verzekerd ware, en indien zij konden vervolledigd worden met de denkbeelden van anderen. Het is niet mogelijk, dat één persoon — tenzij een uitzonderingsgeval, een genie — heden ten dage een vlootplan, in allen deele op juiste waardeering van alle onderdeelen gegrond, samenstelle.

Het denkbeeld van strijd in de zeegaten, dat zoo lang op den voorgrond stond bij den aanbouw van ons materieel, is door dezen minister gelukkig geheel en beslist verworpen. Ten aanzien van de verdediging van havens en zeegaten zegt de M. v. T.: „Op de medewerking van het marine-geschut mag in beginsel niet gerekend worden.” En nader wordt deze meening nog toegelicht op pag. 10, 2^e kolom, waar gewezen wordt op het verdwijnen van materieel voor „nauwe en ondiepe vaarwaters” uit andere marines, en de Minister besluit met beslist te ontraden, behalve in enkele, nader aan te duiden gevallen, drijvend materieel aan te schaffen van zoodanig type, dat uitsluitend of hoofdzakelijk geschikt is

voor den strijd in zeegaten en binnenwateren". De verdediging der havens en zeegaten, zegt de Minister, moet geschieden door kustversterkingen en mijnversperringen.

Ik beschouw dit als een der belangrijkste punten in deze begroting en een der belangrijkste vorderingen, die sinds 1890 hebben plaats gevonden in de beschouwing onzer marine-organisatie.

In aansluiting met dat denkbeeld ziet men, dat de Minister, hoewel hij aangeeft, dat voorloopig gebruikt zal worden wat er is (wat men ook zonder schade voor de verdediging zou kunnen nalaten. — T.) nòch de „Kortenaers", nòch monitors of riviervaartuigen, nòch ook project-pantverschepjes type Brouwershavensche gat in zijn plan opneemt. Het is intusschen niet duidelijk, wat nog altijd doet vasthouden aan de deelname der marine in de verdediging der Hollandsche waterlinie. En de vraag rijst, of niet bij eventueelen overgang van de torpedoversperringen van „Oorlog" naar „Marine" een deel van hun personeel — dat blijkens deze M. v. T. zóó geschikt is, dat men uit die geschiktheid bezwaar put tegen de overbrenging — de plaatsen in de waterlinie zou kunnen innemen, die thans aan de marine worden toegedacht. Intusschen, de Minister houdt deze zaak „in studie" en men kan dus, na al wat daarover in de laatste jaren (d. w. z. 20 jaren!) geschreven en gesproken is, voorloopig afwachten — in goede hoop op den uitslag.

Laten wij hierbij echter tevens de hoop uitspreken, dat de Minister ook nog in studie zal houden de quaestie der kustversterkingen: de maatregel, die thans wordt voorgesteld, is wel het omgekeerde van wat vrij algemeen verwacht wordt. Van vele zijden werd door gezaghebbende autoriteiten — we noemen slechts kolonel Verhey, admiraal MacLeod en kolonel van Rossum — gepleit voor het brengen der kustversterkingen onder het ressort der marine. Thans stelt de Minister zich voor, de kustartilleristen eenigen tijd aan boord van de oorlogsschepen te detachceeren!

* * *

Voor Nederland wenscht de Minister, behalve de locale verdediging der zeegaten en havens door kustversterkingen en torpedoversperringen, eene krachtige torpedovloot. „Een verblijdend verschijnsel van 's Ministers logischen gedachtengang is hierbij het voorgenomen elimineeren der klein-model-torpedobooten, waardoor wordt aangestuurd

op eene homogene torpedovloot. Over de paar kanonneerbooten willen we niet twisten. Wel echter over het pantser-eskader, dat ook door den heer Cohen Stuart nog noodig wordt geoordeeld en door dezen samengesteld gedacht wordt uit vier schepen van het type „Heemskerck”.

Wij zouden willen zeggen: de geheele uiteenzetting van denkbeelden in deze begroting komt ons voor: een logisch geheel... alleen niet die pantserdivisie van vier kleine schepen, die ons toeschijnt, geheel buiten het plan te staan. De Minister heeft met die vier schepen op het oog, hen, vergezeld van eene divisie zeegaande torpedobootten, zee te doen houden, ten einde eene landing — overigens in dezelfde M. v. T. niet zoo heel gemakkelijk genoemd — te bemoeilijken. Het wil ons voorkomen, dat het effect, door zulk een eskadertje verkregen, niets meer dan zeer gering kan zijn, en nu is het eigenaardige, dat naast de overige denkbeelden, in deze M. v. T. ontvouwd, dat blemmeren van eene landing slechts eene neventaak kan zijn. De hoofdzaak is de passende verdediging der zeegaten, waarbij aan het torpedowapen eene groote rol wordt toegekend. Aan de neventaak die men, indien zij met eenige kans op succes uitvoerbaar ware, lang niet overbodig zou mogen noemen — wordt thans de hoofdmacht der marine, de kern van het personeel en verreweg de kern ook van de beschikbare gelden geofferd. Geofferd hier in den letterlijken zin van het woord, want men kan niet verwachten, dat van zulk een eskadertje één spijker boven water blijft.

Daardoor wordt dan echter de geheele logica van het overige plan omvergeworpen, want dit kan niet dan zeer gebrekkig worden uitgevoerd. Zoowel wat personeel, als wat het budget betreft, heeft de Minister zich nu uit de moeilijkheid trachten te redden, door met inspanning van uiterste krachten te blijven handhaven het ressort der kustversterkingen en torpedoversperingen onder Oorlog, terwijl verder blijkt, dat, wil men de pantserschepen doen vergezellen door een divisie torpedobootten, — wij schatten toch niet minder dan twaalf bootten — er onvoldoende overblijven voor de verdediging van havens en zeegaten, nl. achttien. Met achttien torpedobootten toch is de beteekenis der kustverdediging volgens het hier aangegeven systeem zeer gering. Men zou hierbij nog de bemerking kunnen maken, dat de Minister, om zijne praktische maatregelen in overeenstemming te brengen met

zijne theorie over de kustverdediging, in elk geval het equivalent van wat vroeger besteed werd aan schepen en scheepjes, die in de zeegaten moesten vechten („Kortenaers”, monitors en kanonneerbooten), thans ten koste zou moeten leggen aan wat in zijn stelsel voor de verdediging van die zeegaten en havens noodig geacht wordt, d. z. forten, mijnen en torpedobooten. Men zou verwachten bv. in plaats van een „Kortenaar” een pantserfort, in plaats van een monitor eenige torpedobooten en mijnen te zien in uitzicht stellen. Dat gebeurt niet, en kan niet gebeuren: in eerste instantie omdat alle beschikbare gelden worden opgeslokt door het eskadertje van pantser-schepen, in tweede instantie (gevolg van de eerste): omdat de kustforten en versperringen den minister van Marine niet aangaan.

Geen begroting heeft duidelijker in het licht gesteld — juist door den helderen gedachtengang van dezen Minister — hoe onze geheele marine gedesorganiseerd wordt, hoe alle verbetering daarin, ook ten opzichte van het personeel, gestremd wordt door het denkbeeld van „grootte schepen”.

* *

Voor Oost-Indië acht minister Cohen Stuart kruisers van geen belang. Men kan het nu meer of minder eens zijn met de argumenten, zóóveel is zeker, dat kruisers weinig waarde hebben zonder steun van een pantservloot, en vooral waar, zooals de M. v. T. zeer terecht opmerkt, in onzen archipel kunnen verwacht worden „geheele eskaders slagschepen van Europeesche mogendheden”. Waarbij men nog zou kunnen voegen: ook Japansche en Amerikaansche slagvloten. Met die overtuiging voor oogen, en tevens doordrongen — zooals de Minister zich in deze M. v. T. toont — van de uitmuntende gelegenheid die de Indische archipel biedt voor het optreden van torpedobooten, is het niet duidelijk, dat ook bij de organisatie der zeemacht in Indië het zwaartepunt wordt gelegd op een pantservloot. De Minister stelt zich wel voor, dat schepen van 7000 ton te allen tijde te Soerabaja zullen kunnen binnenloopen, maar dat mag wel eens zeer deugdelijk onderzocht worden, want in verband met de mededeeling van minister Ellis, twee jaren geleden, schijnt dit zeer aan twijfel onderhevig.

Over het plan voor de vloot in Indië behoeft echter

thans niet in bijzonderheden te worden getreden, aangezien aanbouw voor Indië dit jaar niet aan de orde is.

Laten wij echter terloops opmerken dat bij de plannen, die in deze M. v. T. voor de verdediging van Nederland en Indië worden voorgesteld, eene behoorlijke organisatie en aflossing van het personeel onmogelijk is — tenzij in Indië een veel ruimer gebruik wordt gemaakt van het inlandsch element, wat o. i. op zichzelf nog zoo kwaad niet zou zijn.

* *

De Minister deelt mede, dat nu op de werf te Amsterdam de „Heemskerck” in het jaar 1907 zal voltooid worden, hij aan die inrichting wenscht op te dragen den bouw van een tweede pantserschip van dit type.

Zal men door dit te bewilligen ook dit jaar weder voortzetten den aanbouw voor de marine, zonder verzekerd te zijn van een doorgaanden gedachtengang, of zal men nu eischen in de eerste plaats eene behoorlijke oplossing van de vraag: hoe kan de continuïteit in aanbouw en organisatie der marine verzekerd worden? — daarbij niet zwichtende voor het spook der werkloosheid aan 's Rijks werf te Amsterdam.

VII.

De Marinebegrooting voor 1907.

Er wordt in de M. v. T. slechts eene halve bladzijde gewijd aan het personeel, maar het is de moeite waard, op te merken, dat alles wat er omtrent het personeel gezegd wordt, betrekking heeft op de tekorten en de middelen om daarin te voorzien.

De schrikbarende tekorten in de categorieën zeeofficieren en machinekamerpersoneel, die de vorige begrooting toonde en waarop in artikel V de aandacht werd gevestigd, zijn het, die uitsluitend den Minister thans bezighouden. Waar het niet te verwachten is, dat de groote hoofdzak, waarom de personeelkwestie draait, de tuchtelijke en huishoudelijke verhoudingen, zoo maar zonder voorbereiding zal veranderd kunnen worden, mag men het zeker waardeeren, dat de moeilijkheid toch door den Minister onder de oogen wordt gezien. Men zal echter reeds dadelijk dienen op te merken, dat Z.Exc. het zich niet gemakkelijk heeft gemaakt:

1°. doordat in zijne voorgestelde organisatie de vloot in Oost-Indië ongeveer tweemaal zoo sterk wordt als die in Nederland, en de nadeelen van den indischen dienst dan nog veel en zeer veel erger worden, eene behoorlijke, tijdige aflossing, onmogelijker wordt dan ooit te voren. Wij herinneren er hier aan, dat niet alleen in de laatste jaren — o. a. door kolonel van Rossum, door dr. B. L. van Albada in het „Marineblad” — is gewezen op de groote nadeelen van het jeugdig en veelvuldig verblijf in de tropen onder de voorwaarden, die het scheepsleven daar biedt, maar dat reeds 14 jaren geleden door den kapitein-luitenant ter zee Land, toenmaals lid der Tweede Kamer, de aandacht gevestigd werd op dit euvel. Men zie zijne nota gevoegd bij het V. V. 1893.

2°. maakt de Minister 't zich moeilijk door het afsnijden van den pas tot eene betere toekomst voor het personeel: kustversterkingen en torpedoversperringen zullen onder het ressort van „Oorlog” blijven, en het lijkt wel: *coûte que coûte*.

Er wordt bij dit vraagstuk gewoonlijk alleen gevraagd? Waar behooren zij feitelijk thuis? en: Wie zal deze verdedigingsmiddelen het best bedienen: „Marine” of „Oorlog”?

De eerste vraag is nooit te beantwoorden en dus bij uitstek geschikt voor argument tot verdaging ad calendas graecas. Op de tweede vraag moet naar mijne meening geantwoord worden: Marine. Maar vergeten wordt meestal eene vraag die zeker even ernstig is als die sub 2. Namelijk: welke oplossing geeft het land de meeste utiliteit? d. w. z. welke wijze van regeling is voor het land 't meest economisch, wat betreft de diensten die het van zijn speciaal opgeleid personeel ontvangt? (Zie hieromtrent o. a. „Vragen des Tijds” van Juli 11.) Aangezien er nu gemeenlijk één persoon is — een minister — die voor „Marine” pleit, en één — ook een minister — die voor „Oorlog” pleit, maar niemand die voor het Land pleit, daar de Kamers, die dit zouden moeten doen, „er geen verstand van hebben”, zal ook de derde vraag niet spoedig hare oplossing vinden. En men zou dus, gemoedelijk bij de pakken neerzittend, kunnen komen tot de berusting: laat maar waaien, de personeel-kwestie is niet te verbeteren — een vonnis over onze Marine, niet minder vernietigend dan dat wat ten aanzien van het materieel zoo dadelijk staat geveld te worden.

* * *

Laat ons zien, hoe de Minister zich voorstelt, toch tegemoet te komen in de bestaande tekorten.

Tekort is altijd maar een betrekkelijk begrip, zal men zeggen. Dat is waar — althans in zooverre als de noodzaak van een zichzelf opgelegde plicht noodzaak mag heeten. Men stelt eene regeling vast. Men kan dat personeel niet voltallig krijgen, en mist, veronderstellen wij, een vierde deel daarvan. Nu zegt men, ik ben tevreden met een vierde minder; mijne organisatie is van nu af slechts drie vierde van de oude. Dat is eene lofwaardige tevredenheid, maar zal de dienst dan toch evengoed worden gedaan? Zoo ja, dan is dat ook een lofwaardige maatregel.

Het korps zeeofficieren moest tellen, volgens de vorige begrooting, (benodigd in oorlogstijd) 522 subalterne officieren. De ware sterkte op 1 Januari 1905 bleef daar 145 beneden. Thans zegt de minister, dat hij genoeg heeft aan

363 zeeofficiëren onder den hoofdofficiërsrang, dat in vreedestijd de schepen zeer wel „met enkele officieren minder per schip” kunnen varen, en dat in oorlogstijd het ontbrekende zal kunnen worden aangevuld met de officieren der marine-reserve en met de adelborsten 2° kl. oudste afdeeling van het Instituut. Dit is echter iets anders dan zich tevreden stellen met minder, — er blijkt toch uit het gezegde duidelijk, dat de Minister niet meent, zich in oorlogstijd met minder tevreden te kunnen stellen — dit is de reserve in lijven bij het kapitaal, waardoor de reserve als zoodanig verdwijnt. Dat de adelborsten 2° kl. oudste afdeeling in oorlogstijd konden en zouden bevorderd worden — als reserve — tot adelborst 1° kl., heeft altijd in de opvatting der organisatie gelegen.

Het zal niet noodig zijn, nader te betoogen dat dit door den Minister niet als een ernstige oplossing van de personeelkwestie kan bedoeld zijn — hoogstens als eene tijdelijke geruststelling van de Kamers. Zulk eene geruststelling is echter gevaarlijk voor de marine.

Vergelijkt men de cijfers van de vorige begrooting met die van heden (dateerende 1 Januari 1906), dan ziet men dat de Minister, de reserve eenmaal ingelijfd zijnde, nog slechts komt tot een totaal-benoodigd van omstreeks 500 (zie bijlage III van de M. v. T.) en zich dus dan nog tevreden stelt met 22 minder dan te voren. Men vindt verder o. a., dat de werkelijke sterkte der subalt. zeeofficiëren *) nog 22 achteruit, die der matrozen 1° en 2° klasse (gasten) weder 75 achteruit is gegaan, terwijl de Minister zich tevreden stelt met 351 matrozen 3° kl. en lichtmatrozen minder in organieke sterkte — die hij waarschijnlijk denkt te kunnen vervangen door zeemiliciens — en er daardoor 277 over heeft. In de overige kwaliteiten is de toestand nog vrijwel dezelfde: de overvloed in den onderofficiërsstand — teeken van de geforceerde promotie — is nog niet veel minder geworden.

* * *

De reorganisatie van het machinepersoneel, door den Minister voorgesteld, kan in beginsel slechts waardeering vinden. Het heeft zeer lang geduurd, eer men den machinist de positie toekende waarop hij naar zijne verantwoordelijkheid recht had: die van wachtdoend officier in de machinekamer. Zeer lang heeft het geduurd eer men de

*) Zie bijlage Q der Begrooting v. 1907.

hoe langer hoe ingewikkelder en kostbaarder machine, het hart van het schip, de bediening toekende waarop zij recht had: die van een officier. En het gevoel van hen, die het bestaande machinisten-korps in de praktijk aan boord kennen, kan niet veel uiteenloopen over de vraag, of de positie door deze persoonlijk door hun hooge plichtsbetrachting niet ten volle verdiend wordt. Intusschen zij bij dien maatregel opgemerkt, dat zoo geen samensmelting, dan toch samenvoeging der beide officiers-opleidingen nu toch, zoowel uit economisch oogpunt als om andere, ook paedagogische, redenen, zeer gewenscht wordt.

De verbetering der vooruitzichten voor de onderofficieren-stokers — die dan machinedrijvers of eigenlijke machinisten worden en mettertijd dezen titel ook wel zullen opeischen — en daardoor van het geheele stokers-korps, kan niet nalaten goed te werken en is daarom toe te juichen. Maar er dient uitdrukkelijk de aandacht op gevestigd te worden, dat hierdoor niet alle desorganiseerende invloeden: tuchtverhoudingen, Indische termijnen met daaruit voortvloeiende jeugdige invaliditeit en ziekte, verdwijnen zullen, en dat dus ook hier geen afdoende verbetering van bestaande en nog steeds dreigende tekorten wordt verkregen. Vooral zal men er op bedacht moeten zijn, in de categorie stokers in Indië meer gebruik te maken van het inlandsch element.

Men zou den Minister dankbaar kunnen zijn, indien het volgend jaar de personeel-kwestie ernstig werd aangepakt, na dit jaar organisatie en aanbouw te hebben geregeld — wat te hopen ware. *) Men zij het er in elk geval over eens, dat de personeel-kwestie na deze M. v. T. nog een groot vraagteken blijft.

* * *

Het eindcijfer der begrooting bedraagt dit jaar f 17.691.979.13⁵. Trekt men hiervan af de 2^o afd. (loodswezen, betonning en bebakening) dan blijft voor militaire middelen: f 14.377.942.13⁵; dit mag nog worden verminderd met f 255.281 voor bijdragen aan opleidingen, leges etc., zoodat ten slotte voor de militaire marine-uitgaven te betalen valt f 14.120.661.

De Minister rekent verder uit, dat de militaire marine-uitgaven in het jaar 1897 9.6 pCt. van de totale staats-uitgaven (f 133.297.074) bedroegen, tegen in 1904 slechts

*) Dat is het vorige jaar niet gebeurd, zooals men weet. Zal het dit jaar gebeuren?

7.7 pCt. (van f 175.942.175) en dat dit percentage voor 1907 „zeker niet ongunstig” zal zijn, „waaruit dus volgt, dat in verhouding tot de totale uitgaven van het Rijk de militaire marine-uitgaven eerder verminderd dan vermeerderd zijn”.

Wanneer nu de „totale uitgaven” werden berekend naar de „totale inkomsten” en daarmee gelijken tred hielden, dan zou het verschijnsel van numerieke verhooging der Marinebegrooting geen reden tot bezorgdheid behoeven te geven. Maar is dat zoo?

Met bevreemding zal men bemerken, dat een bedrag van f 200.000 wordt aangevraagd voor inrichting van het Armhuis te Rotterdam tot kazerne voor mariniers. Met bevreemding — niet omdat men den mariniers geen beter verblijf gunt dan het uitgewoonde perceel aan het Oostvestplein, maar omdat, blijkens de ingediende suppletoire begrooting, de Minister dit korps in den vervolge als zelfstandige eenheid wil elimineeren en het voorloopig — hoewel dankbaar — slechts aanvaarden wil als een niet zeer kostbare vervulling van vele plaatsen op de vloot, waarvoor niet onmiddellijk matrozen te krijgen zijn. Men zou zeggen: als het ernst is met die meening, besteed dan geen extra gelden voor kazerneering, die al zeer spoedig niet meer noodig zal zijn, want allicht zal hieruit een motief groeien om de in uitzicht gestelde en gewenschte maatregelen tegen te houden.

Voor het nieuwe pantserschip werd een eerste termijn van f 1.002.700 aangevraagd, waarmee wij hoopten dat de begrooting verminderd zou worden; voor onderhoud en herstelling van monitors, riviervaartuigen en kanonneerbooten te zamen nog f 123.950 in dit ééne jaar. Is zulk een bedrag — jaarlijks — wel gewettigd door het nut dat deze vaartuigen in oorlogstijd hebben en door de overweging, dat plotseling aan de markt brengen van de geheele partij den prijs zou drukken?

Als de Minister bemerkt, dat zijn eindcijfer weder wederom hooger is dan het vorige, dan kan hij niet nalaten de Kamers eens te herinneren, dat dit „in hoofdzaak het gevolg is van de vermeerdering van de uitgaven ten behoeve van het personeel . . .” enz., tengevolge van „wetten en voorschriften” door de Staten-Generaal goedgekeurd, maar welke intusschen, zooals toch ook door den Minister erkend wordt, tegemoet kwamen aan eischen die „billijk” genoemd mochten worden.

VIII.

Wat wij per hoofd betalen.

Wij willen, als het er op aankomt, allen ons land verdedigen. Daargelaten nu eenige zachtmoedige lammeren, die liever over zich laten loopen, dan een vinger uit te steken om den naaste „kwaad” te doen. Want die zijn er. Wij vinden het echter ondenkbaar, dat de menschheid, die millioenen van jaren onder den last van woeste hartstochten gezwoegd heeft, langzamerhand een weinigje meesterschap daarover verkrijgende, plotseling in lieve zoetheid zou uitgaan als een nachtpitje.

Laten wij deze lammeren in hunne levensopvatting en wij revenons à nos moutons. Wij die ons land willen verdedigen als het zou worden aangevallen, wij hebben hierover al vroeger (Artikel II) eens gesproken. Maar dat „willen” kost ons wat: onze verdediging kost geld.

Het zou zoo heerlijk eenvoudig zijn, wanneer een verdedigingsstelsel per vierkanten meter kon worden aangeschaft. Men had zich dan maar af te vragen: hoeveel bezit ik, kan ik het daarvoor koopen? Zoo eenvoudig is helaas — of gelukkig — de zaak niet. Gelukkig ook, want de mensch is zeer vatbaar voor verwennen tot luiheid. Thans is hij verplicht zich de oplossing van een vrij wat ingewikkelder vraagstuk op te geven: Hoe richt ik naar mijn vermogen, mijne verdediging zóódanig in, dat een willekeurige vijand — want men moet op elken vijand voorbereid zijn — mij niet zóó heel licht aan het kleed komt, althans een prijs voor mij zou moeten betalen, evenredig aan mijne waarde?

Mij dunkt, zóó behoort de vraag gesteld te worden. Want, het is duidelijk, een groote mogendheid zal een veel belangrijker bate ondervinden van een overwinning op een grooten mededinger, dan van eene op een klein landje. Het doet betrekkelijk weinig ter zake of (in het laatste geval) het overwonnen gebied ingelijfd wordt dan wel (zooals in het eerste geval) de nederlaag geen annexatie van gebied meebrengt.

Uitbreiding van gebied kan soms nuttig zijn, meestal

echter zal tegenwoordig zulk een uitbreiding niet begeerlijk wezen, en overmacht gezocht worden in hoogere productiviteit van eigen gebied. Dit laatste, het economisch overwicht, is in deze eeuw de levenskwestie van elke groote handelsmogendheid. Om dat te bewaren of te verkrijgen, in elk geval te bevorderen, moet een zekere vrijheid voor den eigen handel en de eigen industrie verzekerd zijn en blijven op de wereldmarkt.

Om een voorbeeld te noemen: het zou Duitschland belangrijk meer waard zijn, een beslissende overwinning op Frankrijk te behalen, waarbij het waarschijnlijk geen meter van diens gebied zou begeeren, dan Nederland bij het Duitsche Rijk in te lijven. Uit dat oogpunt is het gezegde: „wij kunnen toch niet tegen een groote mogendheid op” — onlogisch gesteld.

Dat een groote mogendheid ons desverkiezende zou kunnen verpletteren — wij twifelen er niet aan, en hopen niets hoegenaamd van de kans van interventie, *vide* Boeren-republieken en Spanje's koloniën. Maar zulk een buurman moet daarin een voor hem voordeelige onderneming zien — niet uit zuiveren verpletteringslust zal hij een dergelijk avontuur beginnen. Het ligt voor een groot deel aan ons, of de onderneming van een eventueelen invaller uit speculatief oogpunt hem doenlijk voorkomt.

De prijs, dien wij hem dwingen te betalen, wordt betaald door twee factoren, die onafscheidelijk van elkaar zijn: de verdedigers en de verdedigings-middelen.

„Tienduizend man, die het sterven verstaan, en er komt geen Pruis over de grens”, schreef Multatuli in 1866, en teekende daarmee, zij 't niet wiskundig juist, dan toch artistiek pakkend — en daarmee duidelijk — het groote belang van den personeelen factor: de geest van de verdedigers.

Door de volkomen onafscheidelijkheid der beide factoren is het ook ondoenlijk, te zeggen of de verzekerings-premie tegen oorlogsgevaar, door ons nu betaald, voldoende is of niet. Twee manieren kunnen ons echter eenig inzicht geven in de betrekkelijke hoogte van die premie: ten eerste vergelijking met het door andere landen per hoofd der bevolking betaalde, ten tweede vergelijking van de defensiekosten bij premiën, voor andere verzekeringen te betalen.

In „Vragen des Tijds” zeide ik, dat Nederland het allermeeest voor zijne defensie betaalt; ik ben den heer van Outhoorn dankbaar dat hij mij in zijne brochure attent

gemaakt heeft op eene onjuistheid, die ik hier herstel. Mijne cijfers waren gegrond op herinneringen van pl.m. 15 jaren geleden; ik erken, dat dit onvoldoende nauwkeurig is. Intusschen: de cijfers, die de heer van Outhoorn mededeelt in eene noot, zijn ook niet juist. Uit officieele opgaven van het „Statesman's Yearbook” 1905 en den „Almanac de Gotha” van 1906 (gegevens van 1903—1904) krijgt men de volgende cijfers:

Kosten van de totale defensie per hoofd van de bevolking (waarbij de bezittingen en koloniën buiten rekening zijn gelaten):

Groot-Brittannië en Ierland	f 18.00
Frankrijk	12.50
Chili	8.10
Duitschland	8.07
Zweden	7.70
Nederland	7.50
Vereenigde Staten Amerika	6.75
Italië	5.70
Denemarken	5.25
België	4.—
Oostenrijk-Hongarije	3.60

Hierin staat Nederland dus niet op de eerste plaats, maar, wanneer wij Engeland, met zijne duurgekochte „splendid isolation”, en Frankrijk eens uitzonderen, dan blijkt, dat Nederland toch wel een hooge plaats inneemt: het betaalt ongeveer evenveel als het Deutsche Rijk, en als Zweden, dat ook een klein land is; slechts iets minder dan Chili, dat met zijn 3.2 millioen inwoners in veel minder gunstige economische conditie verkeert dan Nederland.

Wij betalen echter meer dan de burgers der Vereenigde Staten (waar de dollar evenveel waard is als bij ons de gulden!), veel meer dan de groote mogendheden Oostenrijk-Hongarije en Italië, veel meer ook dan onze kleine collega's Denemarken en België.

Ik geloof dat de bedragen der totale defensie welsprekender zijn dan die voor de marine alleen, omdat het veel van de geografische omstandigheden zal afhangen, hoe men zich verdedigt, te water of te land hoofdzakelijk. Die beslissing doet niets af aan de kosten der verdediging.

Waarom ik ook Frankrijk uitzonderde? In zijn werkje: „De komende oorlog”, zegt majoor von Bruchhausen, juist

naar aanleiding van het Fransche verdedigings-stelsel: „Nu is het echter eene geschiedkundige ervaring van af de tijden der Karthagers, dat de natiën, wier krijgshaftige geest op geringe hoogte stond, in het maken van technische oorlogswerktuigen uitmunten”.

De schrik van '71 zit Frankrijk nog in de hielen, la peur toute crue des coups à recevoir, als het wéér eens tot een oorlog mocht komen, zooals Urbain Gohier zegt.

De tweede manier van vergelijking geeft ons het volgende resultaat:

Voor den nationalen rijkdom geeft hetzelfde „Statesman's Yearbook” van 1905: 308 millioen pond sterling, en voor het personeel bezit 572 millioen pond sterling. Stellen wij nu dat door oorlog in gevaar verkeert het geheele nationale vermogen en $\frac{1}{2}$ van het personeele bezit, dat is te zamen $308 + 191 = 499$, zeg rond 500 millioen pond sterling of 6000 millioen gulden. Dit is intusschen te veel gerekend, want zooveel verkeert er niet in absoluut gevaar door een oorlog. De verzekeringspremie bedraagt hiervoor (totale defensiekosten) 45 millioen gulden, dat is 0.75 pCt. Waar nu een zeer goede premie voor verzekering tegen brand als anderszins bedraagt ongeveer 0.2 pCt., komt mij de oorlogsverzekering bizonder hoog voor, en kan ik niet nalaten te denken dat die 0.55 pCt. meer betaald worden voor het minderwaardige van den anderen factor: het personeel, de verdedigers.

Wij betalen zeer veel voor onze defensie. Is het ook bij ons de rauwe vrees voor klappen die wij krijgen zullen, die sommigen doet aandringen op uitbreiding der weermiddelen, uitbreiding der vloot?

Mijne meening is, dat wij moeten zien, met het huidige defensie-budget, wat insluit 4 à 5 millioen jaarlijks voor vloot-aanbouw, ons zoo goed mogelijk te voorzien van weermiddelen, en dat, als wij geen kans zien, daarmee een aanrander onzen prijs dubbel en dwars te laten betalen, wij niet langer waard zijn die vrijheid, waarop we eenmaal zoo trotsch waren.

De laffe vertooning met verkiezingsprogramma's, die een half millioen meer of minder als grens stellen, kan gerust achterwege blijven... wat de nationale waardigheid en het nationale welzijn aangaat.

IX. *)

De motie-Talma.

Wij zijn overtuigd, dat het in de meeste gevallen niet wenschelijk en jegens de Volksvertegenwoordiging niet hoffelijk is, loopende de discussiën, van buiten af de stem te verheffen, met het doel, zich in de behandeld wordende zaken te mengen. Als regel toch heeft de Kamer de gelegenheid gehad, zich voldoende in te werken en zich rustig hare meening kunnen vormen.

Thans echter doet zich een bijzonder geval voor. Niet alleen heeft de Kamer dit jaar bijzonder weinig tijd gehad om de Marinebegroting te bestudeeren, maar bovendien wordt zij door de motie-Talma, Zaterdag-middag ingediend, geplaatst voor een vraagstuk, waaraan zij hare aandacht in 't geheel niet heeft kunnen schenken, omdat aanbouw voor Indië bij deze begroting niet aan de orde was.

De Kamer wordt door de motie-Talma voor een vraag geplaatst, welker beantwoording volkomen onvoorbereid is: de verdediging van onze Oost-Indische bezittingen.

Hoezeer de heeren J. C. Jansen en van Gijn zich terloops niet tegen, of zelfs vóór een pantserschip voor Oost-Indië mogen uitgesproken hebben, en er vermoedelijk meerdere afgevaardigden zoo, op het eerste gezicht, met hen zouden meegaan, is het o. i. toch niet te verwachten, dat men zich nu plotseling in principe zal uitspreken vóór eene zaak, waarvan de gevolgen niet te overzien zijn.

Het denkbeeld van pantserschepen voor Nederland's defensie vindt gelukkig reeds vele bestrijders — voor Indië is men minder overtuigd, dat deze soort schepen ons van onvoldoend nut zullen zijn.

En toch geeft de Minister — hoe weinig hij zich over de verdediging van Oost-Indië ook uitlaat — reeds aan, (M. v. T.) dat (zeer juist!) in den O.-I. Archipel vloten van groote slagschepen te verwachten zijn in oorlogstijd,

*) Dit opstel verscheen en werd aan alle leden der Tweede Kamer toegezonden op den avond dat de stemming plaats had. Deze was toen echter reeds geschied.... en ten gunste van het pantserschip uitgevallen.

dat wij m.a.w. daar niet te verwachten hebben, dat de vijand zich met minderwaardig materieel zal aanmelden.

Indien de Kamer zich uitspreekt over de vraag: Zullen wij een pantserschip van 7000 ton voor Indië op stapel zetten? — dan wil dat dus zeggen, dat zij tevens eene beslissing zoekt over deze vraag: Is een eskader van eenige pantserscheppen van 7000 ton in staat, een vijand die komt met groote, volledige slagscheppen, op eenigszins effectieve wijze te woord te staan? Een eskader van hoeveel pantserscheppen? Ten hoogste zouden er acht aanwezig kunnen zijn,*) als wij onze torpedovloot niet geheel willen opgeven, als wij aannemen niet boven eene uitgave van ten hoogste 5 millioen 's jaars voor aanbouw te mogen gaan, en dan nog veronderstellen, dat voor reparatie en aflossing zoo min mogelijk materieel aan den strijd zal onttrokken zijn op het oogenblik van 't uitbreken van den oorlog. Ten hoogste acht pantserscheppen van 7000 ton. Wij willen thans ons daarover niet verder uitlaten, noch een oordeel vellen, maar herinneren de Kamer slechts aan den ernst van de beslissing, die zij gaat nemen, en vestigen daarbij nog de aandacht op de volgende punten, die onvermijdelijk daaraan verbonden zijn:

Men zal thans gaan beslissen over den bouw van een pantserschip, maar dat wil zeggen: een vloot van pantserscheppen, want veel moeilijker zal het zijn, als eenmaal één schip gebouwd is, van het vervolgen van dit denkbeeld af te zien... dat niet voldoende is voorbereid!

Men zou ten hoogste acht pantserscheppen kunnen bekostigen, daargelaten één of twee hoogstens voor reserve. Maar er is een haven noodig. Al moet de tactiek van eene pantservloot naar den aard gedacht worden op de open zee, al dient een haven allerminst en allerlaast om in te vluchten, een slagvloot heeft niettemin een haven en wel een versterkte haven noodig, die te allen tijde, d. w. z. met elk getij en met alle gesteldheden van weer en wind voor haar toegankelijk is. Dit kan en zal geen enkel marine-autoriteit tegenspreken. Waartoe dienen de vlootstations, die Engeland over de geheele wereld heeft aangelegd, die Frankrijk, Duitsch-

*) De bedoeling is: acht totaal voor Nederland en Indië tezamen.

land en de Vereenigde Staten in de laatste tientallen van jaren overal zoeken te vestigen?

Soerabaja is daartoe ongeschikt. Minister Ellis heeft dit indirect verklaard, toen hij twee jaar geleden zeide, dat de schepen, als door hem gedacht, gedurende enkele uren elk etmaal te Soerabaja konden binnenvallen. Een zeer knap actief hoofdofficier der marine, die als wiskundig-nauwkeurig bekend staat, deelt ons mede, uitgerekend te hebben dat het Oostgat van Soerabaja voor de schepen van 7000 ton gemiddeld gedurende vier uren elk etmaal toegankelijk zal zijn. Dat wil dus zeggen, dat zulke schepen de kans loopen, twintig uren voor het gat te moeten wachten, wanneer het oorlogsgevaar dreigt, of in kritieke oogenblikken gedurende den oorlogstijd. Elke marine-autoriteit weet dus, dat dit onvoldoende is. Trouwens, zooals de heer Hugenholtz herinnerde: de Minister zelf wijst er op. Er is dus een andere haven noodig, want aan toegankelijk maken van het modderige 17 of 33 kilometer wijde zeevat is niet te denken. Men zou even goed kunnen probeeren het Pampus voor Amsterdam weer toegankelijk te maken.

En de beslissing omtrent dit ééne pantserschip moet dus noodwendig tevens zijn: de beslissing omtrent een nieuwe versterkte haven. Hoeveel millioenen deze zal kosten, is onvoorbereid niet te begrooten.

Een derde overweging is de personeel-kwestie: Twee jaren geleden bleek uit de laatste begroting van Minister Ellis ten duidelijkste, dat het zesde „groote” schip niet naar Indië kon gezonden worden (overeenkomstig den eisch van het K. B. van 1897), wegens gebrek aan personeel. De tekorten aan personeel zijn éér verergerd dan verbeterd, zoodat ook thans slechts vijf schepen in de O.-I. wateren kunnen onderhouden worden. Al wáre een pantservloot in Indië gewenscht, zou het dan zin hebben, thans een schip te gaan bouwen, nu de aanwezige schepen niet be-
mand kunnen worden?

Is het mogelijk, dat er afgevaardigden zijn, die al deze overwegingen niet tellen?

De heer de Waal Malefijt vraagt: „Ik zou wel eens

willen zien, dat een van de ontwerpers van vlootplannen, een van de critici, de verantwoordelijkheid voor zulk een plan op zich nam!" Is het mogelijk, dat die vraag anders dan in vollen ernst bedoeld is? M. a. w. kan hij, die dit vraagt, iets anders wenschen dan inderdaad de gelegenheid open te stellen tot het verkrijgen van een ernstig en deugdelijk bestudeerd en uitgewerkt defensieplan van onze bezittingen, zoo goed als van Nederland zelve?

Is het mogelijk, dat al die overwegingen, gemaakt, niet met partij-oogmerken van het laagste allooi, niet uit bezuinigingswoede-„quand même", maar uit waarachtige overtuiging van den hoogen ernst van het vraagstuk onzer verdediging; is het mogelijk, dat die alle worden teniet gedaan door die ééne overweging: *de werf te Amsterdam* moet werk hebben... eene verdenking, uitgesproken door de heeren van Gijn, Hugenholtz en anderen, en op de tribunes gemompeld?

Wat toch met die werf te Amsterdam? Dat vraagstuk dient opgelost te worden! Maar welke belangen daar ook mede gemoeid zijn, kunnen zij in dezen zwaarder wegen, dan het landsbelang, dat verbieden moet, eene beslissing te nemen over eene onvoldoend voorbereide zaak?

Mag men andermaal de geheele defensie op losse schroeven zetten, terwille van de niet toegelichte verklaring: „dat prijs gesteld wordt op het behoud van de werf te Amsterdam?"

Wij kunnen dit niet gelooven.

En wij willen niet aannemen, dat het sympathieke denkbeeld van den heer Talma, een bemiddelingsvoorstel te bieden, niet een anderen en meer doeltreffender vorm zou kunnen aannemen.

Alle partijen in de Kamer, de Ministeren alle marinedeskundigen daarbuiten, óók de voorstanders van pantserschepen, zijn het over ééne zaak eens: dat wij eene krachtige torpedovloot, zoowel hier als in Indië, moeten hebben en thans nog te weinig torpedobootten bezitten.

Welnu, ligt dan de vorm van een bemiddelingsvoorstel niet voor de hand? Hoe denkt de heer Talma daarover?

Terecht zeide de heer Hugenholtz: „Wij zijn niet zuinig, niet schriel geweest, want niettegenstaande nooit een

behoorlijk motief voor vertrouwen in het goed-aanwenden van het geld geleverd werd, zijn telken jare door de Kamers de 4 millioen en 2 ton gewillig toegestaan.

En nu vragen wij: Zou er de minste vrees bestaan, dat schrielheid ditmaal verbieden zou, ditzelfde bedrag van 4.2 millioen — dus zelfs meer dan de Minister vraagt! — toe te staan voor iets waarover alle partijen het eens zijn?

X.

Traditie en werkelijkheid; vertrouwen in de Kamers en.... eigen schuld.

Het is waarachtig om jaloersch te worden — een meerderheid van 10 stemmen!

Men zou hieruit verkeerdelijk kunnen opmaken, dat het verwerpen der Oorlogsbegrooting door de Eerste Kamer mij genoeg deed. Dit is niet het geval — ik wil het er onmiddellijk bijvoegen. Maar benijdenswaardig moet ons, marine-menschen, voorkomen eene kloekmoedige handeling van de Eerste Kamer, als het weigeren eener begrooting, die haar onvoldoende voorbereid toeschijnt. Alle beoordeeling van de motieven, die de Oorlogsbegrooting deden stranden, is hier uitgesloten. behalve deze: dat het voor een groot deel de zorg voor de inwendige rust in het land was, die volgens de meerderheid door de h. i. onvoldoend voorbereide maatregelen schade leed. En nu komt het mij voor, dat het pantserschip voor Oost-Indië alle aanspraak mocht maken op de qualificatie van onvoldoend voorbereiden maatregel, aangenomen in de Tweede Kamer na weinig doordachte debatten, met congestieve hoofden. Wanneer nu de Eerste Kamer een dergelijke onvoorbereidheid zonder stemming eenvoudig goedkeurt, waar het betreft de verdediging tegen een buitenlandschen vijand, dan spreekt uit dit contrast luide de geringschatting van de taak der marine, — wat voor ons, marine-menschen, niet plezierig is. Want wij herinneren ons zeer wel de historie van onze marine in de laatste eeuw. Wij weten wel, dat onze politici — uit zichzelf, dan wel voor een goed deel onder den invloed der wenken van eene „bevriende” mogendheid — steeds op den voorgrond stelden, dat de onafhankelijkheid en vrijheid van een klein land als het onze, eigenaar van groote, verwegliggende bezittingen, hing aan de politiek en niet aan de wapens die wij hanteeren. Goede politici, mannen van voorzichtig beleid, waren alleen in staat, ons land door de distels en doornen te gidsen. Het bezit van een behoorlijk georganiseerde vloot, van deugdelijke kustverdediging

kon hoogstens „bevriende” mogendheden maar prikkelen.

Daarom — men moest iets doen — werd er nu en dan een schip gebouwd en er werd zelfs nu en dan een reis gemaakt. Maar au sérieux werd de zorg voor de vloot niet genomen. Het is dezer dagen in een van de bladen nog eens herinnerd, hoe wij toch roemrijk hebben deelgenomen aan de tocht naar Simonoseki en aan demonstraties tegen Tunis met de Fransche eskaders van de Joinville. Ja, inderdaad, wij gedroegen ons niet kwaad, dat mag gezegd worden. En als ik den ouden Reedijk tegen kom met zijn houten arm, dan denk ik altijd weer aan den schoonen triomf voor Simonoseki. Er bestaat een oorkonde van, op last van Z. M. den Koning vervaardigd. En er zweven in onze verhalen, in de dagboeken van onze vaders, in de oude prenten van het Instituut, van directiegebouwen en werven, zoovele herinneringen van dat laatst verleden onzer marine, dat men zich gedacht heeft, geleefd heeft een schoonen droom van zeilschepen, tochten, reizen en van samenzijn. Het droombeeld van eene eeuw, en van eeuwen zelfs, is één geworden met de werkelijkheid van heden, en dat geheel hebben we hartelijk lief gekregen. Niemand, hoe hij ook moge mopperen op toestanden, ontkomt geheel aan die bekoring, niemand, ’t zij hij uit de marine treedt wegens hoogen leeftijd of ziekte, dan wel zich aan die omgeving ontrukkt uit eigen beweging.

Wij hebben dat geheel hartelijk lief gekregen en noemen dat altijd „de marine”.

Maar de werkelijkheid van heden is dat niet, en ook is het niet de werkelijkheid van vroegere jaren. Wij zitten in „de marine” en zien alleen den binnenkant van thans en van vroeger. Wat men van buiten, van uit den Haag, met „de marine” doet, bemerken wij nauwelijks, evenmin als de verhouding van onze marine tegenover andere, en dit laatste is een der twee hoofdfactoren van hare waarde! Maar het innerlijk verband is solide. In die innerlijke solidariteit van het korps zeeofficieren heeft altijd een groote kracht gelegen, een zéér groote kracht, voortgekomen uit liefde voor ’t geheel, waarin allen hun plaats innemen. Laat ons die gehechtheid aan „de marine” nooit verliezen, laat ons die onder elkaar, in solidariteit krachtig bewaren, want zij is voor ons en voor Nederland eene werkelijkheid. Eene werkelijkheid, die men „traditie” noemt en waarmee men niet ongestraft breekt.

Maar de werkelijkheid van het heden is het evenmin

als die van het verleden. Want de werkelijkheid, die geheele werkelijkheid sluit in zich wat binnen de marine ligt en ook wat daar buiten ligt. De werkelijkheid van het verleden sluit in, dat wij uit Japan verdrongen werden, en in de Middellandsche Zee op den achtergrond geraakten, in Barcelona, Kiel en New-York een droevig figuur maakten. De werkelijkheid van het heden sluit in, dat „de marine”, die wij liefhebben, slecht verzorgd wordt voor het geld dat men er aan ten koste legt.

Zal onze liefde, die één is met, en voortkomt uit het landsbelang, zin hebben, dan kunnen wij niet berusten in een solidariteit van inertie; dan moeten wij opkomen voor onze marine, voor „de marine”, waarmee wij één zijn, en die één is met ons. Wanneer men voortgaat de stelling te huldigen, dat Nederland's onafhankelijkheid berust op de bekwaamheid zijner diplomatie en niet op zijn organieke kracht, dan zou men recht hebben te verwachten, dat het korps zee-officieren en bloc zijn ontslag vroeg. Het zou intusschen belangrijk zijn te weten, hoe onze diplomatie denkt over het verwaarloozen of eventueel wegnemen van de rugdekking, die alleen verhindert dat hunne positie als vertegenwoordiger van een kleine mogendheid eene sinecure is.

Onze liefde voor de marine mag ons niet langer doen berusten in eene solidariteit van inertie. Ik verbrak die reeds eerder, maar voor mij lag daarin geringe verdienste, daar ik den dienst reeds verlaten had. Een der zeer weinigen, die niet schroomden, met open vizier de belangen der marine te bespreken, was de tegenwoordige Minister, de heer Cohen Stuart, maar minder dan schaars waren de uitingen van het korps zee-officieren in den tijd van spanning, die de marine laatstelijk beleefde.

Niet genoeg gewaardeerd kunnen daarom worden de belangrijke opstellen van den luitenant ter zee F. L. R a m b o n n e t ¹⁾. Uit de publicatie van deze meeningen, zoo geheel afwijkende van die der Regeering in de kortelings moeitevol verdedigde Marine-begroting, spreekt eene onbevangenheid, die wel haren grond moet hebben in het diepe besef van den ernstigen toestand: de Regeering verdedigt met klem haar pantserschip, de heer Rambonnet zet uiteen, hoe hij door langdurige waarneming en nadenken gekomen is tot de overtuiging, dat een klein

¹⁾ „Nieuwe Ct.” van 12 en 14—19 Januari II.

land als Nederland, met zijne beperkte middelen, geen voldoende pantserschepen kan bekostigen en zijn heil moet vinden in het stelsel: „uitsluitend torpedo-vaartuigen”. Als medestander in die richting mag ik niet nalaten, den schrijver ook daarvoor een saluut te brengen. Zijne beschouwingen bieden deugdelijke aanknoopingspunten voor gedachtenwisseling — waarvoor mij hier thans de plaatsruimte ontbreekt. Maar toch is er in zijn stuk iets, dat mij minder juist voorkomt en dat niet onbesproken mag blijven, vooral in verband met het bovenstaande. En dat is zijne inleidende opvatting voor wat er heeft plaats gehad bij de parlementaire behandeling der Marine-begroting.

Ik stem hem toe, dat de hoonende houding van eene groep Kamerleden, hoezeer ook niet zoo kwaad bedoeld, op den buitenstaander geen prettigen indruk moest maken. Het wordt echter door hem te ernstig opgevat, waar hij zich denkt een oppositie *quand même* tot bezuiniging *quand même*. Vooral de vrijzinnig-democraten zouden zich daaraan hebben schuldig gemaakt . . . „de vrijzinnig-demokraten wenschten haar den hongerdood”. De Marine nl. zouden zij willen doodhongereren. Ik geef zeer zeker toe: deze politieke partij heeft bij de verkiezingen de fout begaan van „bezuiniging op militaire uitgaven” zonder commentaar in haar vaandel te schrijven. Dat was misleidend. Bezuiniging, goed! en zeer gewenscht! Maar die bezuinigingen zullen alle weer dringend geëischt worden voor verbetering van onze weermiddelen en zullen niet ten bate kunnen komen van sociale noodden . . . andere sociale noodden. Nu zou ik niet durven zeggen, of het amendement-Marchant *c. s.* óók als een verkiezingsmanoeuvre moet worden opgevat, maar waarom zouden deze heeren niet hunne meening omtrent 't pantserschip-stelsel kunnen ontleenen aan zorgvuldig overwogen deskundige voorlichting? En, zegt de heer Rambonnet, ware het hun ernst geweest, dan had „de wil getoond kunnen worden door een daad”. Die daad had moeten zijn „een amendement, waarbij het uitgetrokken bedrag, zij het dan ook een weinig gewijzigd om aan den vorm te voldoen, in zijn geheel bestemd werd voor den aanbouw van torpedo-booten en destroyers”. Juist hetzelfde wat wij voorstelden in ons artikel over de motie-Talma en wat wij gehoopt hadden met hem. Eerlijk gezegd, vat ik niet waarom door de tegenstanders niet een zoodanig amendement tegenover dat van den heer Talma werd geplaatst. Maar dit zegt — volgens mij — niet genoeg. Het zegt alleen,

dat de debatten over de marinebelangen op hoogst onwetenschappelijke wijze gevoerd zijn. Ik meen daarmee niet strijdigheden met de techniek, maar met de gewone alledaagsche logica. Waar zulke sterk sprekende meeningsverschillen omtrent de organisatie der marine zich hadden geopenbaard in den laatsten tijd, had de Kamer zich niet langer mogen verlaten uitsluitend op den Minister, wiens voorstellen partij kozen voor de éénerichting, maar wiens M. v. T. en M. v. A. tevens deden uitkomen, dat hij eigenlijk in zijn hart voorstander van de andere richting was. De Kamer had moeten aandringen op het instellen van een Marineraad en moeten voorstellen, de aangevraagde gelden intusschen te besteden aan dat materiaal waarover allen het eens waren: torpedo-vaartuigen. Het is onbillijk en onlogisch alleen den vrijzinnig-demokraten te verwijten de thans gevallen onwetenschappelijke, overhaaste beslissing. Waarom stelde niet de heer Talma zelf dat meest logische amendement voor? Waarom niet een der liberalen, katholieken of anti-revolutionnair? Waarom de heer Heemskerk bv. niet?

Neen, de laatste begrootingsdebatten zeggen wel genoeg, maar niet, zooals de heer Rambonnet meent, dat het hier ging om de schuld van ééne partij. De laatste halve eeuw vertoont andere dingen ¹⁾. Om echter bij de laatste 16 jaren te blijven: de marinebegrootingen werden, niet-tegenstaande hun volslagen gebrek aan continuïteit van beheer, maar steeds goedgekeurd. De Kamers gaven steeds het geld, ten spijt alle leemten in de logische samenstelling. Ja, zelfs onttrokken zich bij de begrooting voor 1905 de meeste voorstemmers van het amendement-Marchant aan de eindstemming, om het moreele dilemma, waarvoor hun votum geplaatst werd, te ontgaan ²⁾.

De laatste begrootingsdebatten zeggen inderdaad genoeg. Maar de fouten zitten dieper. Om die niet over 't hoofd te zien, moet men de parlementaire geschiedenis van onze marine-begrootingen eenigermate gevolgd hebben. En daartoe verwijs ik den heer Rambonnet en alle belangstellenden naar de vele belangrijke artikelen van den admiraal Mac Leod en bescheidenlijk ook naar de ar-

¹⁾ Zie artikel van den admiraal Mac Leod in het „N. v. d. D.” van 6 Februari 1907.

²⁾ Slechts één van hen stemde tegen de begrooting.

tikelen van mijne hand in de „Gids” van Sept. 1906 en de „Militaire Gids”, n°. 9 1906.

Mr. S. van Houten zeide in de Eerste Kamer, dat het voteeren van de begrooting niet moest worden opgevat door de Regeering als een goedkeuring van het pantserschip, en herinnerde er aan, dat de quaestie van het pantserschip nog ter sprake zou komen bij het wetsontwerp dat eventueel zal worden ingediend over de Oosterdoks-luisquaestie.

XI.

Het pantserschip van 6500 ton.

Nadat de uitslag der stemming in de Tweede Kamer bekend was, werd dit artikel geschreven. — Het zet nog eens uiteen, hoe zwak het plan van den minister en hoe overijld de beslissing van de Tweede Kamer geweest is. Er bleef een geringe hoop over: de Eerste Kamer kon de begrooting verwerpen. Maar dit deed zij niet en vandaar de verzuchting in art. X. Maar nòg is het schip niet op stapel gezet. Er is een nieuwe minister aan het bewind gekomen, de vice-admiraal *Wentholt*, — nòg is Polen niet verloren. En daarom mogen de in dit artikel vervatte overwegingen nogmaals onder de aandacht worden gebracht.

De beslissing, welke besloten lag in de aanneming der begrooting voor Marine door de Tweede Kamer, heeft in breede kringen een gevoel van verwondering en van teleurstelling gewekt. Niet het minst bij de zee-officieren. Zoo-
ver als ooit eene beslissing als antecedent van belang kan zijn, is dat zeker wel nù het geval bij deze uitspraak der Kamer op dezen tijd van spanning in de vakkringen der marine.

Het is aan regeering en Kamer bekend, hoe den laatsten tijd herhaaldelijk de aandacht is gevestigd op het gebrek aan continuïteit bij de organisatie der zeemacht, wat oorzaak is, volgens vele deskundigen, dat onze weermacht ter zee veel geringer strategische waarde vertegenwoordigt, dan mocht verwacht worden voor de daaraan ten koste gelegde bedragen.

Ook is aan regeering en Kamer bekend het grondig meeningsverschil, dat den laatsten tijd zich langzamerhand openbaarde in marinekringen tusschen hen, die de torpedo voor een kleine marine als de onze tot hoofdwapen meenen te moeten verkiezen, en anderen, die gelooven, dat eenige pantserschepen ook steeds noodzakelijk zijn en daaraan het gros van de gelden en manschappen wenschen te besteden.

Het ligt niet in de bedoeling, hier een oordeel te vel-

len noch eene meening uit te spreken tusschen deze beide richtingen.

Waar echter de denkbeelden van beide zijden uitgesproken zoo zeer vasten, duidelijken vorm hebben aangenomen, lag het voor de hand, dat thans geen definitieve beslissing omtrent onze defensie ter zee zou worden genomen. zonder grondig onderzoek en degelijke studie van de denkbeelden der zoo scherp afgescheiden partijen.

Daarbij of daarna was zeker dan tevens aan de orde de permanente regeling van de organisatie der marine, of althans een ernstige overweging van het denkbeeld van een marine- of defensieraad, van verschillende zijden in de laatste jaren uitgesproken.

De Kamer doet noch het een, noch het ander en geeft haar zegel aan een pantser-schip van omstreeks 6500 ton voor de verdediging van Indië.

Wie de uitvoerige debatten volgde over het ontwerp-Marine, en maar bij benadering bekend is met de ontzaglijke hoeveelheden papier die de leden gedurende weinige weken hebben te doorworstelen, debatten en papieren over zaken, die elk op zich zelf degelijke, voorbereidende studie zouden eischen, die mag zich geen oordeel meer aanmatigen over de stemmen die uitgebracht werden ten gunste van het daar liggende wetsontwerp.

Wel echter over het noodwendig gevolg der stemming. En dan moet het ons van 't hart, dat deze beslissing op den onpartijdigen toeschouwer den indruk maakt van in hooge mate onwetenschappelijk te zijn. Wat in hooge mate onwetenschappelijk is, kan niet nalaten, vroeg of laat, een noodlottig verloop der behandelde zaak mede te brengen.

Het komt ons voor, dat bij den minister zelf een lavenren tusschen de denkbeelden der beide genoemde richtingen: pantzerschepen en torpedobooten, valt op te merken.

De M. v. T. legt voor Nederland den nadruk op torpedomaterieel, versperringen, mijnen en op de verbeteringen die 's minister's collega van Oorlog in de kustversterkingen denkt aan te brengen. Doch van de 31.8 millioenen, die de minister voor Nederland's verdediging ter zee denkt te besteden, zien wij 18 millioenen gebruiken voor eene divisie van vier pantserschepen, die buiten het eigenlijke hoofddenkbeeld staan. (Wij vestigen er terloops de aandacht op, dat door aanneming der begrooting thans geen

beslissing is verkregen over de vraag, of voor Nederland in beginsel 's ministers plan zal gevolgd worden of niet.)

Duidelijker nog spreekt echter het hinken op twee gedachten, waar de minister aanwijzingen geeft omtrent de verdediging van Indië:

In de M. v. T. geeft Z. E. zeer terecht aan, dat onder de tegenwoordige omstandigheden in Indië verwacht kunnen worden „geheele eskaders van slagschepen van de Europeesche mogendheden” en wordt door hem gewezen op de zich ontwikkelende zeemachten van Japan en de Vereenigde Staten. Hiertegenover wil de minister stellen een vloot onzerzijds van 4 pantserschepen à 7000 (of 6500) ton en 4 idem à 5000 ton. Een paar kolommen verder in diezelfde M. v. T. wordt aangenomen door den minister, dat één der schepen, „Kon. Regentes”, in West-Indië zal gestationeerd zijn, één in Nederland in herstelling of in reserve zal zijn; van de twee overige wenscht Z. E. er een in Oost-Indië in dienst te houden en het andere te benutten voor reizen tusschen Indië en Nederland in het belang van het transport van personeel en voor vlagvertoon. „Van de vier pantserschepen van ongeveer 7000 ton zullen er „steeds drie in Oost-Indië in dienst kunnen zijn; de mogelijkheid is niet uitgesloten, dat tijdens ernstige omstandigheden ook het vierde aldaar dienst zal kunnen „doen.”

Dit alles komt ons zeer redelijk voor: aflossing, dokken en reparatie is niet te vermijden. Maar tegenover de in den Indischen Archipel te verwachten tegenstanders kunnen wij dus stellen drie (op gunstige oogenblikken vier) schepen van 7000 ton en één van 5000 ton. Het is niet aan te nemen, dat de minister dit kleine eskader bedoeld heeft als een ernstige bedreiging van die „geheele eskaders van slagschepen” van den vijand.

Voor al wat gezegd wordt omtrent de waarde van torpedomaterieel in de M. v. T. doet ons denken, dat de minister in de eerste plaats daarvan veel verwacht voor het tegenhouden van den vijand die — meent Z. E. — niet met eene transportvloot een aanval op Java zal ondernemen „alvorens de zekerheid is verkregen, dat de „verdediger niet meer over torpedobooten beschikt”.

Uit verscheidene passages der M. v. T. blijkt dan, dat de minister zich de genoemde pantserschepen in hoofdzaak voorstelt als bescherming der torpedobooten. Deze laatste dus als het h o o f d w a p e n.

„ . . . Zeewaardig torpedomaterieel, gesteund door enkele

„pantersschepen, zoo krachtig als wij die bouwen kunnen . . .”, heet het immers.

Terwijl nu de torpedobooten als het hoofdwapen beschouwd worden blijkbaar, en de pantersschepen als hunne bescherming, wordt van het totale bedrag ad 52.7 millioen slechts 8.7 millioen gulden voor dat hoofdwapen, tegen 44 millioen voor de beschermende pantersschepen uitgetrokken.

Het bedrag van 44 millioen zal echter nog verhoogd worden met de kosten van

a. een nieuwe versterkte haven annex marine-etablisement. De minister deelt mede in overeenstemming met de verklaring van minister Ellis twee jaren geleden, dat de haven van Soerabaja (Oostgat) elken dag gedurende enkele uren toegankelijk zal zijn voor de gedachte schepen van 61.5 dM. diepgang. Wij meenen dat een haven, die slechts enkele uren per etmaal toegankelijk is, door de strategen van geen practische waarde in oorlogstijd geoordeeld wordt. Vroeger of later zullen de volksvertegenwoordiging dus vermoedelijk bereiken voorstellen tot aanleg van een ander, versterkt marine-etablisement;

b. een 7000-tons dok. Het grootst aanwezige dok te Soerabaja kan schepen van 5000 ton bevatten. Het wil ons voorkomen, dat men op den duur niet berusten kan in den toestand die zoude ontstaan als te Singapore steeds een onzer groote schepen in het dok lag.

De bescherming van een waarde van 8 à 9 millioen aan aanvalsmateriaal (torpedobooten) kost ons dus ter bescherming nog heel wat meer dan 44 millioen.

Wanneer nu de minister bovendien nog zegt in zijne M. v. A. dat, „wanneer wij geen pantersschepen aan-, schaffen, een speciaal type van kruisers met krachtige „bewapening van snelvuurgeschut, om tegen des vijands „torpedobootvernielers op te treden, zou moeten worden „aangebouwd”, — dan blijkt, dat de minister niet eens zelfs overtuigd is, dat juist pantersschepen het eenige middel is ter beveiliging van de torpedoboot, die immers ook door hem als het hoofdwapen wordt beschouwd.

In dit stadium, waar de minister van marine blijkbaar staat op de naald van de balans, werd door de partij, die vreesde dat overdreven zuinigheid de drijfveer van anderen was, een panterschip in de eene schaal geworpen.

Zeker, schijnbaar had men volkomen recht. Immers ook dat grootere schip stond op 's ministers program. Maar

inderdaad heeft hier de kwestie vallen of blijven van den minister geheerscht boven alle andere overwegingen uit.

Er waren meerdere wegen denkbaar, leidende tot eene oplossing van het marine-organisatie-vraagstuk, zonder den persoon van den minister voor het hoofd te stooten. Waar het denkbeeld van een raad of permanente commissie van vele zijden was aanbevolen, bestond bv. de gelegenheid om zonder direct een afkeurend oordeel te vellen over 's ministers persoonlijke meening, aan te dringen op een grondiger bestudeering van het vraagstuk, alvorens in deze richting een beslissenden stap te nemen.

Wij zeiden reeds, wij willen hier allerminst een oordeel uitspreken over de technische kwestie zelve, maar wij achten deze onvoldoend voorbereide en in hooge mate onwetenschappelijke berechting niet in 's lands belang.

XII.

De eigen werf van aanbouw te Amsterdam.

Van de opstellen in dezen bundel bewogen vele, ja de meeste zich op een terrein, dat eigenlijk buiten de marine ligt. En ook ditmaal zijn wij weder niet op de actieve vloot, maar aan den wal, en wel op de Werf te Amsterdam. Maar men zal toestemmen, dat het geen zin heeft, een gebouw in te richten, waarvan nog niet eens de fundamente vast- en overeindstaan. Aan de fundamente van onze marine zijn groote gebreken en de eigen werf van aanbouw is een van die fundamente. Die werf, bestemd om de gehoorzame dienaar der zeemacht te zijn, de trouwe helper, die in tijd van nood nimmer versagen zou, is de parasiet geworden, die onze marine hare geringe krachten afzuigt, onzen minister met lamheid slaat, onze zeemacht met satanisch cynisme beneden peil houdt.

Wij kunnen geen begrooting van Marine opslaan, of wij ontmoeten eene schermutseling over „de eigen werf van aanbouw” te Amsterdam, waarbij de ministers als ’t ware beschermd schijnen door den bliksemafleider, gesmeed uit dienstgeheimen. De Kamerleden zijn of schijnen niet voldoende op de hoogte en de argumenten glijden onschadelijk langs ’s ministers koude kleeren. Het schijnt alsof het aan den dag komen der waarheid — welke waarheid toch eigenlijk? — het effect van den Medusa-blik te weeg zou kunnen brengen. Alsof de koele overweging van voor- en tegen-argumenten in den kring onzer getrouwe Volksvertegenwoordigers gelijk staat met „werpen van het lillende vleesch in de arena”.

Om eens bij de laatste jaren te blijven:

Bij de begrooting voor 1903 kon de minister (Ellis) geen schip voor Indië aanvragen, omdat hij dit grooter zou willen bouwen en „omdat de minister voor zich zelf nog niet heeft beslist of de werf voor aanbouw te Amsterdam dient behouden . . .” enz.

Hetzelfde komt ter sprake bij de volgende begrooting, die voor 1904. Ook thans ziet minister Ellis zich in zijn verlangen, een schip voor Indië te bouwen, gedwarsboomd

doordat zulk een schip de Oosterdoks-luis niet zou kunnen passeeren.

Nu echter zeer groote kans schijnt te bestaan, dat de verbreding van die sluis nog dit jaar, 1907, wordt vastgesteld, zal de waarschijnlijkheid gering zijn, dat in de toekomst nogmaals de werf een minister belet een schip te bouwen. Maar de kans, dat schepen wel gebouwd worden, die eigenlijk niet gebouwd moesten worden — alleen om de werf aan 't werk te houden — blijft bestaan.

Toen minister Ellis voor 1905 nog geen kans zag een schip voor Indië te doen bouwen, vroeg hij, om de werf te Amsterdam aan 't werk te houden, „alvast” maar een schip voor Nederland,, de „J. van Heemskerck”, welke aanvraag „bij vele leden teleurstelling, verwondering en bestrijding” vond. Terecht, want niet alleen was er geen personeel genoeg om nog een schip meer te bemannen, en was dit door de genomen maatregelen niet, zooals de minister het deed voorkomen, spoedig te verwachten, maar erger:

De plannen der „commissie inzake samenwerking van zee- en landmacht”, waarop men met ongeduld wachtte, als den grondslag voor de samenstelling der zeemacht, waren door den minister niet „tijdig” ontvangen. En deze rechtvaardigde zijn aanvraag met de bewering, dat hij zich, „hoe ook het advies der commissie moge luiden” — wier inlichtingen de minister overigens zegt niet gevraagd te hebben — toch naar zijn persoonlijke meening aan een zestal pantserschepen voor Nederland blijft vasthouden.

Het niet afwachten van het rapport der commissie, waar deze aan de Kamers was voorgesteld juist als een middel tegen stelselloozen aanbouw in den vervolge, is zóó onlogisch op zich zelf, dat men wel genoodzaakt is, naar een zeer klemmend onuitgesproken argument te zoeken. Die vele leden begrepen dan ook volkomen terecht, dat men daarmee „eene nieuwe periode” zou ingaan van stelselloosheid”, en zeer verklaarbaar was het, dat zij zich de vraag stelden: „wat de oorzaak mag zijn van 's ministers streven om thans met zooveel spoed aan het werk te gaan?”

Erger nog is de nederlaag, door de Marine aan de werf geleden bij de laatste begrooting, die voor 1907. Niet om het moreele feit zelf, dat is in beide gevallen hetzelfde: de directe noodzaak is in geen van beide aanwezig, voornamelijk wegens gebrek aan personeel. Maar de gevolgen zijn erger. Want de „Heemskerck” was een vijfde exemplaar, en wat nu gebouwd wordt is een eerste exemplaar

van een nieuwe type. Bij de „Heemskerck” kon men, desverlangd, indien men den ingeslagen weg onjuist mocht oordeelen, de reeks gesloten beschouwen. Thans echter is het gevaar groot, dat het pantserschip van 7000 ton zal gevolgd worden door meerdere van dit soort, alleen om het geen verlaten eenling te doen blijven. Het gevaar, dat wij voor onze Marine een geheel eskader van 7000 tons schepen zullen baan bouwen, terwijl op het oogenblik, dat de kiel van den eersteling gelegd wordt, de minister zelf, volgens zijne M.v.A. niet eens ten volle overtuigd is, dat wij juist pantserschepen noodig hebben.

Den nadruk legt de minister op zeewaardig torpedo-materieel. Dat wil hij doen steunen door pantserschepen. Maar een oogenblik later staat daar in diezelfde M. v. T. als een los daarheen geworpen denkbeeld, waaruit zonderling genoeg geen verdere conclusies worden getrokken:

dat „wanneer wij geen pantserschepen aanschaffen, een speciaal type van kruisers met krachtige bewapening van snelvuurgeschut, om tegen des vijands torpedobootverniers op te treden, zou moeten worden aangebouwd”.

Zouden wij dan niet eerst eens trachten uit te maken, welke van de beide, zeer verschillende, schepensoorten wij het best zouden kunnen gebruiken, snelle kruisers of langzame pantserschepen? Neen, neen, en nogmaals neen! er is geen tijd om te denken of te overwegen. Wat nu ook het beste voor ons moge wezen, er moet gebouwd worden, anders staat het werk aan de werf te Amsterdam stil. Gauw dus, wat wilt ge, volksvertegenwoordigers, een schip voor Nederland of een voor Indië? Kruisers? Ik heb geen tijd om er verder over te denken of te laten denken. Torpedomaterieel? Daar heb ik niets aan, want dat geeft ons te Amsterdam niet voldoende bezigheid.

De tirannie van onzen Amsterdamschen parasiet is thans reeds lang in marinekringen en in het parlement een publiek geheim en ik meen dan ook niet er iets nieuws mede te zeggen. Maar het is noodig, telkens weer de aandacht er op te vestigen, om ons met volle klaarheid bewust te worden van de onherstelbare nadeelen, welke die inrichting ons in onze weerkracht toebrengt.

Waarom onherstelbare nadeelen? vraagt de buitenstaander dan weer; omdat, naar uwe meening, wij niet dit soort van schip, maar een ander moeten hebben? Neen, het gaat hier niet om mijne persoonlijke waardeering van eenig scheepstype, maar hierom: dat de organisatie van onze

zeemacht geen oogenblik tot zich zelve kan komen, dat geen Minister, geen Marineraad, geen Commissie ooit de macht bezit, de samenstelling onzer Marine aan eene behoorlijke studie te onderwerpen, want de tredmolen te Amsterdam moet in beweging blijven. En men laat haar bouwen, die werf. Zij zal ons in tijd van nood altijd ten dienste staan met een knap en bekwaam stel ingenieurs en werklieden. Maar er zal niets te repareren komen; want onze heterogene scheepsmacht zal geen tweeden vuurdoop verlangen. Wij zullen met onze half bestudeerde organisatie, opgebouwd uit schepen die gevoteerd werden omdat er maar spoedig weer werk moest komen, een jammerlijke nederlaag geleden hebben. En onze bekwame werklieden kunnen eer van hun werk hebben!

Zeker, een minister van Marine kan zich niet het vel over de ooren laten halen door de particuliere industrie, die fancy-prijzen zou kunnen vragen, wanneer wij niet door onze eigen werf den norm bepaalden. Dan nog liever... neen, dat nooit, zei van Speyk, dan nog liever de lucht in. Liever de geheele marine gedesorganiseerd dan te veel voor een schip betaald. Wat hierbij wel wat zonderling is: de Kamers worden bij dit argument gemeenlijk voorgesteld als zulke verstokte liefhebbers van de nationale industrie, dat zij met alle genoegen eene hoogere Marinebegroting zouden toestemmen, als er maar niet in het buitenland werd gebouwd. Dat de leden der Kamers bij een openbare inschrijving aan de fancy-prijzen van den landgenoot de voorkeur zouden geven boven het redelijk bod van den buitenlander, is een aantijging die ik niet gaarne zou doen.

Maar dan: men is nooit zeker van het voortbestaan van particuliere nijverheids-inrichtingen: „zooals de ervaring leerde”. Ook dit is een argument. En een deugdelijk argument ook.

Zelfs zonder de minste ervaring kan men dat zeggen. Het gouvernement loopt dus altijd de kans dat een scheepsbouw-maatschappij hare verplichtingen niet nakomen kan en een schip onafgebouwd laat staan. Maar deze argumentatie is, hoewel logisch, juist van elke practische betekenis ontbloot, want het staat der Regeering volkomen vrij, naar den economischen toestand en de soliditeit van betrokken fabrikanten deugdelijk onderzoek te doen. Maar force majeure? Men fluistert: werkstakingen! de socialisten! sst! Ik vind angst een ellendig argument. En uit angst de marine te désorganiseeren, die bestemd is vele

der schitterendste blijken van moed te leveren, vind ik wel heel ellendig. Angst voor het anti-militarisme. Ja, zie maar eens naar Frankrijk, zucht men, hoe langzaam daar gebouwd wordt! Dat komt ook al door de tirannie der werklieden! Ik moet bekennen, niet veel van de Fransche toestanden te weten, maar ik meen, dat een particuliere scheepsbouwinrichting, die voor het Rijk bouwt, onder zekere dwingende bepalingen kan worden gesteld, ook wat haar personeel aangaat, evengoed als spoorwegaanscheppen en andere inrichtingen van beslist algemeen belang.

Er zijn na dit alles nog meer argumenten, maar stille: de oude traditie; de lust van onze ingenieurs om zelf ook eens te mogen bouwen, enz., enz.

De kwestie van de werf is geenszins nieuw — getuige o. a. eene aanhaling van 1887 door den admiraal Mac Leod in het „N. v. d. D.” 6 Februari 11. Maar nooit is het gelukt eenig redelijk argument aan te halen voor het desorganiseeren van onze marine door een harer dienende machten.

Wil men een werf, om in zekere mate onafhankelijk te zijn — er is véél voor te zeggen, zeer veel zelfs, vooral nu wij onderzeeërs zullen krijgen in de toekomst — dan moet deze echter zóó zijn ingericht dat er voor haar altijd werk is te vinden in de werkelijke en algemeen erkende behoeften van de vloot. Hiertoe behooren bv. torpedovaartuigen, in de toekomst onderzeeërs misschien, óók al zullen in onze marine grootere schepen voorkomen. Niet en nooit mag hare werkzaamheid gevonden worden in zaken, waarover groot verschil van meening bestaan kan.

Men kan met een zekere toegeeflijkheid aannemen, dat langen tijd het vraagstuk van reorganisatie of opheffing der werf te Amsterdam niet dwong, thans zal men moeten inzien, dat bij de groote meeningverschillen tusschen de voorstanders van in hoofdzaak-torpedobooten en in-hoofdzaak-panterschepen, de panterschepen niet meer behooren tot de algemeen erkende noodzakelijkheden in onze marine. Bij dien stand der meeningen kan er morgen een minister komen die de eerste richting is toegedaan, of zelfs maar een, die den tijd wil hebben, uitspraak tusschen de beide richtingen te doen. Zulk een minister is thans een onmogelijkheid... want de werf te Amsterdam moet werk hebben!

En het is na de behandeling der laatste begroting niet

meer voorbij te zien: er bestaat voor eene redelijke organisatie der Marine niet de minste kans, zoolang niet de werf-kwestie voldoende is opgelost: opheffen of reorganiseeren. En in het laatste geval zoodanig dat er geen kans bestaat op werkverschaffing.

Er is thans juist een schip toegestaan en men heeft dus ongeveer twee jaren den tijd. Wanneer men er in slagen mocht, binnen dien termijn een gezonde oplossing te vinden, dan zou deze naar mijne bescheiden meening met 6.5 millioen nog niet eens zoo heel duur gekocht zijn..... menschelijke feilbaarheid in aanmerking genomen.

XIII.

Reorganisatie van het korps mariniers.

Een wetsontwerp, strekkende tot reorganisatie, of juist gezegd: tot geleidelijke opheffing van het korps mariniers, is dit jaar bij de Tweede Kamer ingediend en behandeld. Dit is voor de tweede maal, dat de minister van marine, de heer Cohen Stuart, aan de Kamer een ontwerp van deze strekking voorlegt. Zooals de minister in de M. v. T. bij het huidige wetsontwerp zegt, bestond verleden jaar de oppositie tegen het toenmalige voorstel uit twee partijen.

De eene partij, de behoudensgezinde, gaf als motiveering voor hare stem de vrees, dat door de voorgestelde regeling het korps mariniers zou verlopen, zonder dat de minister dit verloop aan banden kon leggen. Men meende aan deze zijde, dat „bij de bestaande onzekerheid”, in de werving van matrozen-personeel een gebrek aan personeel voor de deur zou staan, en dat bovendien de opleiding van matrozen veel duurder was.

De andere der beide oppositie-groepen vond het verkeerd, de werving voor het korps mariniers te vervolgen, terwijl de vooruitzichten in dit korps, nu het reeds ten doode was opgeschreven, natuurlijk nihil waren en dus geen goede geest noch ijver verwacht kon worden bij de leden van het korps. Sluit onmiddellijk de werving voor het korps mariniers, en besteed de daardoor gespaarde bedragen tot verbetering van het recruteeringsvraagstuk in 't algemeen, meenden deze leden.

Het ontwerp viel met 33 tegen 27 stemmen. Gehoor gevende aan den wensch van den afgevaardigde voor den Haag, den heer J. C. Jansen c. s., werd dit jaar door den minister een gewijzigd voorstel ingediend, waarin getracht wordt aan beide categoriën van bezwaren tegemoet te komen.

Het wil ons toeschijnen, dat een onderling beraad van minister en Kamer als hier heeft plaats gehad, zeer toegejuicht moet worden, en dat in casu het resultaat van het gepleegd overleg zeer gunstig is.

.

Wat toch is het geval? Het korps zeesoldaten of mariniers werd in de eerste helft van de 17^e eeuw opgericht met het doel, nevens de matrozen die de bemanningen der kanonnen vormden, ook aan boord van de schepen geoeffende geweerschutters mee te voeren. Bij den korten afstand, waarop toenmaals zeeslagen gevoerd werden en de gebrekkige bescherming van de manschappen, was de waarde van geweervuur niet te onderschatten. Tevens echter kregen de mariniers langzamerhand een tweede historische beteekenis: iets als een keurkorps of garde, speciale steun van het gezag tegenover het somtijds roerige, saamgeraapte en gebrekkig gedisciplineerde scheepsvolk. Dit laatste is een punt, welks beteekenis in het oog gehouden moet worden, want bij de individueele waardeeringen, die het korps nog heden ten dage ondervindt, speelt die historische herinnering een groote rol. Nog thans worden aan boord van onze schepen de schildwachtposten betrokken door de mariniers, worden mariniers gebezigd voor geleide en bewaking van arrestanten en gevangenen; de geheele politiedienst aan boord van de schepen en de bewaking der werven en magazijnen (in hoofdzaak) is aan het korps mariniers opgedragen, dat dan ook de uitmuntende qualiteiten van een garde-korps inderdaad vertoont. Wij kunnen niet nalaten, voor die qualiteiten aan het korps mariniers hier een eeresaluut te brengen.

Maar het speciaal uitdrukking geven aan die élite-eigenschappen in een klein keurkorps, dat tenslotte toch maar een „bijwapen” is, heeft geleid tot de suggestie, als zouden in het hoofdwapen, de matrozenstand, militaire deugden, stiptheid, gehoorzaamheid, betrouwbaarheid enz. minder ernstig verwacht of noodig geoordeeld worden. Die suggestie heeft niet nagelaten te werken: bedoelde eigenschappen zijn over 't algemeen in het korps mariniers veel krachtiger uitgesproken dan onder den matrozenstand, waar nog wel eens de ouderwetsche flinkheid van „wat zou 'et?” den boventoon heeft. Afschaffen van het korps mariniers beteekent in dit opzicht: wegnemen der genoemde suggestie. Dan eerst zal het mogelijk worden, van elk matroos aan boord te vergen, wat volstrekt noodzakelijk is: dat hij een stipt, gehoorzaam en betrouwbaar militair is. Dan eerst, wanneer niet meer naast hem zullen staan nog een soort van „bij-uitstek-militairen”. Reeds daarom verdient 's ministers plan onze ernstige sympathie. Onze matrozen zijn niet meer bijeengeraapte vagebonden; en dat uit den

matrozenstand minstens even goede instructeurs voor wapenhandel, gymnastiek en recruten-oefeningen gevormd kunnen worden als uit de mariniers, bewijzen de uitstekende resultaten die de Gymnastiek- en Scherm-school der Marine te Amsterdam bereikt heeft onmiddellijk bij en sinds hare oprichting in 1900.

Maar er is meer voor dit wetsvoorstel te zeggen.

De bestemming, volgens art. 4 der „Regeling van het korps Mariniers” is:

1°. dienst aan boord van oorlogsschepen;

2°. deelnemen aan expeditiën in en buiten Europa (bedoeld werd hiermede voornamelijk: in de overzeesche bezittingen);

3°. bewaken van werven en gebouwen.

4°. verrichten van garnizoensdiensten in Nederland, enz. En nu wijst de minister in zijne M. v. T. er zeer terecht op, dat de diensten sub 2 en sub 4 in 't geheel niet tot het ressort der marine behooren, er met gerechtvaardigen spijt bijvoegende, dat „er te minder aanleiding bestaat” om tot dit doel sub 2 een afzonderlijk korps in stand te houden, „wijl in de ruim 25 jaren, verlopen sedert het hier besproken reglement in werking trad, nimmer een beroep (voor dat doel) op het korps mariniers is gedaan”...

Zeker ook is het niet noodig, voor het garnizoen van Rotterdam een apart korps in dienst te houden, waar het leger tegenwoordig overal te kampen heeft met gebrek aan ruimte in de kazernes en dus zonder veel moeite een garnizoen méér voorzien kan. Evenzeer terecht wijst de minister er op, dat het klaarblijkelijk mogelijk moest zijn, in de bewaking van werven en gebouwen (sub 3) „op minder kostbare wijze te voorzien, dan door haar op te dragen aan een goed uitgerust en geoefend infanteriekorps.”

Inderdaad, werd thans nog het korps mariniers bestemd, dan zoude de verdenking van geldverspilling niet vermeden kunnen worden, want dan worden er veel meer mannen in dienst gehouden dan voor de behoefte van de vloot noodzakelijk zijn; menschen, die bovendien lang niet allen geschikt zijn om onmiddellijk op de actieve vloot dienst te doen.

De minister is thans op de volgende wijze tegemoet gekomen aan de bezwaren, op 23 October ll. tegen het toenmalig ontwerp ingebracht.

De werving voor het korps mariniers wordt gesloten; bevordering tot onderofficier zal niet meer plaats hebben; de minderen worden in staat gesteld, in andere qualiteiten

in de zeemacht den onderofficiersrang te bereiken. Aan minderen, onderofficieren en officieren der mariniers worden financieele vooruitzichten geopend overeenkomende met die hunner ranggenooten in de zeemacht. Tevens wordt aangeduid, dat de diensten der officieren en onderofficieren in hun specialen werkkring natuurlijk alleszins op prijs gesteld zullen worden. In verband hiermede komt ter sprake de wervingskwestie in het algemeen, waarbij de minister de verwachting uitspreekt, dat zij, die thans teekenen voor marinier, in de toekomst hun weg wel zullen vinden naar de opleiding van matroos te Nieuwediep, waar zij eveneens nog worden aangenomen tot den leeftijd van 19 jaren, en aan welke opleiding de minister daarom uitbreiding wil geven. Dit onderwerp wil afzonderlijk besproken zijn. Wij geven hier slechts als onze meening, dat ook in dit opzicht het huidig ontwerp een belangrijke stap in de goede richting is. Door het uitbreiden der zg. Nieuwediepsche opleiding, die de jongens op ouderen leeftijd aanneemt, en vanwaar zij veel spoediger rijp voor den dienst zijn, wordt tevens tegemoet gekomen aan de twee ernstige bezwaren der andere groep tegenstanders: dat matrozen duurder zijn in opleiding en dat door afschaffing van het korps mariniers een incompleet zou ontstaan.

De minister hoopte dat de regeling, hier voorgesteld, met 1 Juli in werking had kunnen treden, en wij hoopen het met hem. Ditmaal echter vond de Kamer dat er te weinig licht op den toestand werd geworpen door den minister en stemde het ontwerp af. Misschien geleerd door de ondervinding, bij de begrooting opgedaan, wilde zij niet over één nacht ijs gaan. De minister heeft hierna zijn ontslag gevraagd, maar het ontwerp zal, hopen wij, in ongewijzigden vorm terugkeeren.

XIV.

Reorganisatie van het korps mariniers en de werving.

Het wetsontwerp op de „Reorganisatie van het korps mariniers” raakt echter nog eene kwestie, die de titel van dit wetsontwerp niet aanstonds doet vermoeden bij oppervlakkige beschouwing. Met „reorganisatie” van het korps wordt feitelijk bedoeld: afschaffing van dit wapen. Natuurlijk deed zich de vraag voor: hoe zullen de posten aan boord bezet worden, die thans door mariniers worden ingenomen? Door uitbreiding van de werving van matrozen, antwoordt hierop de minister in zijn M. v. T. Zooals men zal weten, bestaat de matrozenstand bij onze zee-macht, behalve uit de zeemilitie (dienstplichtigen), uit een korps vrijwilligers, die voor het grootste gedeelte op zeer jeugdigen leeftijd in dienst treden, nl. 13 à 16 jaar. Zij brengen dan eerst zes maanden door aan de Kweekschool voor Zeevaart te Leiden, daarna nog twee jaren aan de eigenlijke opleiding te Hellevoetsluis.

Jongens, die zich boven den leeftijd van 16 jaar aanmelden, worden te Leiden niet meer aangenomen. Minister F. L. Geerling stelde echter in 1883 de gelegenheid open, ook dezen in den dienst op te nemen, en plaatste hen op het wachtschip te Willemsoord. Tot het 19^e levensjaar neemt men hier nog jongens aan; zij worden onder toezicht van een luitenant ter zee in een jaar tijds opgeleid voor de functie van lichtmatroos. Deze „geerlingetjes” werden nòch van de zijde der autoriteiten erg a u s e r i e u x genomen, nòch over 't algemeen in de marine erg gewaardeerd. Waarom dat? Wij zouden er geen reden voor kunnen aangeven, tenzij deze, dat de menschen, die van de Nieuwediepsche opleiding kwamen, het typische cachet misten dat door de militaire kostschool-opleiding van Leiden en Hellevoetsluis (vroeger „de Wassenaer”) op de jongens gestempeld wordt.

Dit karakteristieke stempel van de meerderheid werd natuurlijk als een soort normaliteit geschouwd. Misschien is hierin de oorzaak gelegen van de onwillekeurige veronachtzaming der „geerlingetjes”, die eigenlijk — tot nu

toe — een abnormaal geval van werving vertegenwoordigden. Dat uit hen ten slotte percentsgewijze een geringer aantal goede matrozen en onderofficieren voortkwamen is echter nooit aangetoond.

De minister meent nu dat velen van hen, die thans zich aanmelden voor dienstneming bij de mariniers, toch ook in dienst zullen treden, als de werving voor dat korps gesloten wordt, maar daarnevens de opleiding voor matroos te Nieuwediep uitgebreid, en deze gelegenheid onder de algemeene aandacht gebracht wordt. En de minister knoopt hieraan eene opmerking vast, welke een blik geeft in de opvattingen van Z. E. omtrent het wervingsvraagstuk in 't algemeen, en welke daarom van het hoogste belang is:

„In de eerste plaats meent ondergeteekende er de aandacht op te moeten vestigen, dat nu de vaardigheid in „de behandeling van het zeiltuig niet meer van de matrozen behoeft te worden gevorderd, minder dan voorheen „aanleiding bestaat jongens voor opleiding tot matroos „bij voorkeur op zeer jeugdigen leeftijd aan te nemen.”

Dat is volkomen waar: het matrozenvak op een modern oorlogsschip nadert hoe langer hoe meer dat van den beschaafden, technisch ontwikkelden werkman; het matrozenleven is niet meer het „ruwe ambacht” van weleer, waaraan men slechts gewennen kon door er zeer jong in te komen, en waarin men een troep jongens als „duvelstoejagers” beter gebruiken kon, dan aan boord van een hedendaagsch schip, waar voor het jonge volkje weinig onderhoudende bezigheid te vinden is en zij meestal chronisch lijden aan de ellendige gevolgen der verveling. Wanneer men daarbij weet, dat als de jongens aan boord van de actieve vloot komen, zij reeds $2\frac{1}{2}$ jaar opleiding hebben doorgeworsteld — men moet ze bezighouden, om ze niet nog jonger aan boord te krijgen — dan is het duidelijk, hoe daaruit désillusie en verlamming van de ambitie bij velen de gevolgen moeten zijn, wanneer niet de bezighouding een zeer nuttigen en aangename vorm aanneemt.

Toen ik mijne studie over „het Personeel der Marine” in „Vragen des Tijds” schreef, stelde ik mij op het standpunt, dat de jeugdige aanneming, de jeugdige kennismaking met het militaire scheepsleven diende behouden te worden, maar dat een vast dienstverband eerst mocht geteekend worden, wanneer oordeel des onderscheids in den jongen man kon worden aangenomen, d. i.

op het 18^e levensjaar. De bezwaren tegen de „kinderwerving”, d. w. z. het verbinden van een kind, dat geen volledig besef kan hebben van wat het doet, aan een lang dienstcontract, zijn de laatste jaren van vele zijden scherp in het licht gesteld. Men mag niet nalaten, aan dezen minister de eer te geven die hem toekomt, nl. deze bezwaren thans openlijk erkend te hebben:

„Deze wijze van recruteeren — vervolgt de minister zijne M. v. T. — waarvan de gebreken vooral in de jongst „verloopen jaren zoozeer op den voorgrond traden, be„hoort zoo mogelijk tot bescheidener afmetingen te wor„den teruggebracht en het middel daartoe levert de op„leiding van matrozen, die tot aan den leeftijd van 18 „jaren worden aangenomen en waarmee reeds goede resul„taten zijn verkregen.”

Men late voor het oogenblik dáár, of het wel heel nauwkeurig is uitgedrukt, te spreken van „zoo mogelijk tot bescheidener afmetingen terug te brengen”, — waar het blijkt dat de minister de afkeuring van de jeugdige verbintenissen onderschrijft, mag men verwachten, dat getracht zal worden naar een volkomen zuivere oplossing van dit vraagstuk.

Er bestaat „minder dan voorheen” aanleiding om de kweekelingen voor matroos bij de marine op zeer jeugdigen leeftijd aan te nemen. Het is zeer zonderling, „Het Anker” *) den minister om deze uitdrukking te zien hard vallen, te meer waar dit blad eenige jaren geleden ten opzichte van de jongens-werving de meening gaf, dat het indiensttreden op jeugdigen leeftijd wél zeer gewenscht was, maar dat dit niet onder bindende voorwaarden mocht geschieden vóór den leeftijd van onderscheids-oordeel.

De meening dat jeugdig in dienst treden nuttig is, deelde het blad toen met vele Nederlandsche en buitenlandsche schrijvers op marine-gebied. Het betoog, dat geen verbintenis mag geteekend worden door iemand beneden de 18 jaar, heeft intusschen nog niets van hare actualiteit verloren. (Zie „Vragen des Tijds” Nov./Dec. 1905, Juli 1906.) Zou de regeering geen kans zien, dit denkbeeld te verwezenlijken in verband met jeugdige aanneming, of wel de voordeelen van jeugdige aanneming niet meer geëvenredigd achten aan de kosten plus risico (welke laatste m. i. nihil is), dan zou een algeheele opheffing van de jeugdige werving in de rede liggen.

*) 4 Mei 1907.

Zooals de minister zegt, er bestaat thans minder aanleiding dan vroeger voor de jeugdige indiensttreding, maar toch, zooals in deze zinsnede ligt opgesloten en zooals velen zullen toegeven, er is toch nog wel het een en ander vóór te zeggen ook. Er tegen pleiten, zooals werd aange-toond, de te lange duur van de opleiding, daaruit kans op verveling, bezighouderij. Maar ook de kosten. Vóór jong-in-dienst-nemen pleiten nog steeds, zij het in mindere mate, dat men, jong zijnde, beter gewent aan toestanden, dan op iets lateren leeftijd. Klemmender nog is dit argument: stel dat men de jongens eerst wil aannemen op 18-jarigen leeftijd, den leeftijd waarop tegen een dienst-contract geen moreele bezwaren meer bestaan, wat doen de jongens dan tot dien leeftijd? Zooals het nu is, hebt gij hen althans onder uw toezicht, en al kunnen ze nog weinig mannenwerk leeren, gij kunt ze krachtig voeden en een uitmuntende lichaamsontwikkeling geven. Wat leeren ze van 13- tot 18-jarigen leeftijd in de burgermaatschappij? Een van drie dingen: òf ze leeren een goed vak, dat zij op 18-jarigen leeftijd niet meer wegwerpen, òf ze zijn vastbesloten om in dienst te gaan en dan verknoeien ze gedwongen den tijd van wachten met lummelen en onnut werk, òf ze leeren uit zichzelf — zie eens in de groote steden — straatslijpen bij gebrek aan energie. Van de laatste categorie teekenen er verscheidenen bij de verschillende korpsen, alleen om op een zeker oogenblik het handgeld te bezitten. Er is dus nog wel wat te zeggen voor jeugdig in opleiding nemen, maar laat het geen muizenval, geen strik zijn, die den jongen gezet wordt. Laat het zijn een voorkeur, die de marine zich verzekert op jonge menschen die zich tot haar aangetrokken gevoelen. In dien geest opgevat, zou ik de jeugdige a a n n e m i n g niet gaarne missen.

XV.

Militaire Vakvereenigingen.

Naar aanleiding van het gesprokene door den voorzitter van den Ministerraad bij optreden van dit Kabinet, werd door mij in een tweetal artikelen in „Het Vaderland” van 13 en 14 Dec. 1905 uiteengezet, waarom m. i. de militaire vakvereenigingen bij oordeelkundige behandeling van de zijde der autoriteiten een goed, in stede van een kwaad verschijnsel zijn in de gegeven omstandigheden.

Een ingezonden artikel van den heer P. Donk („N. R. Ct.” 28 Mei jl. av.) en de actualiteit van de kwestie doet mij daarop nogmaals terugkomen.

Ik begeef mij niet in wat men wel eens hoort noemen „juristerij” omtrent de opvatting van de grondwetartikelen in kwestie. Niet omdat zulk een steekspel op de juridische floret geheel van aantrekkelijkheid of gewicht ontbloot zoude zijn, maar omdat het ten deze zijn nut mist en dus de aandacht afleidt van de eigenlijke, belangrijke zaak. Dat zij belangrijk is, bewijst het voorkomen van soortgelijke in verschillende landen. Ik wenschte nu ook wel eens — ietwat on-hollandsch — buiten rekening te laten wat in andere landen geschiedt of geschiedde. Laat ons nu eens zelf denken, en vooral niet achter de hielen van het Fransche ministerie aanloopen, dat in dezen moeilijken en heftig bewogen tijd voor het Fransche volk, misschien niet juist altijd den meest correcten maatregel weet te treffen.

Laat ons zelf denken.

Wij behoeven de grondwetartikelen dáárom niet te peilen in alle mogelijke richtingen, omdat wij slechts moeten weten twee dingen:

1°. Bestaat er, in 't algemeen, vrijheid van vergaderen en vereenigen?

2°. Zoo ja, kan de Regeering in bijzondere gevallen, met het oog op het algemeen belang, eenig recht, in casu dit recht beperken of zelfs buiten werking stellen?

Dit zijn twee vragen van theoretischen aard, die kortelijks beantwoord moeten worden. Straks echter hebben wij

ook nog met de praktische zijde van de kwestie te maken.

Er bestaat dan, ingevolge art. 9 G.W., een recht tot vereenigen en vergaderen. Aangezien de wetgever doordrongen was van het bewustzijn, dat gezamenlijk optreden van meerdere menschen in vereeniging en vergadering grootere moreele en materieele krachten verwekken kan, dan ooit door den eenling kunnen worden voortgebracht, lag het zeer in de rede bij de feilbare menschelijke natuur, ten-behoeve van de openbare orde een zeker voorbehoud te maken. Wáártoe dan verder onderzoek, of liever, wát valt er nu eigenlijk hieromtrent nog verder te onderzoeken?

Op sub. 2 valt niet anders te antwoorden dan: ja. De Regeering kan natuurlijk vereeniging en vergadering van militairen, niet in meerdere mate, maar evenzeer als van burgers, verbieden met een beroep op „het belang der openbare orde”. Evenzeer: zonderling genoeg trachten tegenstanders van de bonden, als de heer Donk, aan te toonen, dat de Regeering tegenover militairen meer recht heeft. Wat is eigenlijk „meer” recht? Recht is recht, zou ik zeggen en meer heeft de Regeering niet noodig, althans formeel. De Regeering heeft volkomen het recht, vereenigingen en vergaderingen van militairen te verbieden „in het belang der openbare orde”.

Minder gewenscht zou een maatregel zijn in den geest van bij voorbaat de belofte eischen, dat van een grondwettig recht afstand werde gedaan bij indiensttreding. Niet omdat ook hiertoe het recht niet zou aan te pleiten zijn, maar omdat de Staat, de Overheid in 't algemeen, zich behoort te onthouden van handelingen, die in het private leven door de wet als ongeoorloofd en nietig worden bestempeld, of zelfs maar door de openbare meening worden afgekeurd. Dit hier te meer, daar het niet noodig is, bij het bestaan der bevoegdheid tot verbod in 't algemeen.

Theoretisch — juister misschien: formeel — komt het mij dus voor, tamelijk eenvoudig te zijn.

Practisch echter komt de Regeering te staan voor groote moreele verantwoordelijkheid: zal zij deze of gene vereeniging of vergadering van militairen verbieden of niet? Loopt inderdaad de openbare orde gevaar? M. a. w. bedreigt bedoelde vereeniging of vergadering de openbare orde (men leze dit natuurlijk in den zin van: het algemeen belang) — ja, dan neen?

Het is niet eenvoudig hiervan à priori eene oplossing te geven. Zeer wel mogelijk is het, eene vereeniging van militairen te denken, die de openbare orde bedreigt, al zijn pronunciamiento's dan ook niet inheemsch in onze Germaansche landen. Maar wel gezien gaat daar de strijd niet om. Het gaat om de vakvereeniging.

Voordat een minister maatregelen neemt om de openbare orde te beschermen tegen een vereeniging van militairen, of, veel algemeener gezegd, voordat een bewindsmans dwang uitoefent om vrijheid van leven te beperken, zal hij wel eerst zeer duidelijk overtuigd moeten zijn van het noodzakelijke van deze *pis-aller*. Verbieden, smoren, dempen, onderdrukken, bedwingen — het zijn alle meer of minder krachtige denkbeelden voor het begrip: geweld boven recht, ter wille van de bedreigde orde. In een geordende samenleving behoort, naar algemeen gevoelen, zoolang het evenwicht dit gedooft, het recht te heerschen. Men is zich in het algemeen zeer wel bewust, hoe hevig de grondslagen van onze maatschappij geschud zouden worden, wanneer eenige hoofdlijnen van rechtsbeginselen niet meer vast lagen.

Dáárom is het beantwoorden van bovengestelde vraag een gewetens-kwestie voor den minister. Het gaat niet aan, zich daar af te maken met de bloote verzekering: de bonden ondermijnen de tucht, zooals minister Ellis zeide; of met de bewering, dat wanneer militairen eene vereeniging oprichten tot het bevorderen hunner belangen, zij zich tegen het gezag keeren en zulke bonden de weermacht den dood zouden aandoen, zooals de heer Donk en anderen den huidige minister van Marine wel zouden willen doen zeggen.

Ik geloof zeer vast aan psychische besmetting, ergo aan de mogelijkheid dat valsche voorstellingen en een leugenachtigen geest zich verbreiden over velen, wanneer het zaad met bekwame hand gestrooid — met bekwame tong gespuwd wordt. Ik wil zelfs gaarne toegeven, overtuigd te zijn, dat door het kanaal der tegenwoordige bondsorganisatie nu en dan van die giftige zaden medegevoerd worden. Maar het doel der organisatie was dat niet, en de giftige bestanddeelen zijn voor een goed deel te danken aan te langdurig gebrek aan frische lucht. Het moet wel héél erg zijn, als een minister meent, dit euvel slechts te kunnen verhelpen door den kelder nog vaster dicht te metselen. Zooals reeds door kolonel van Rossum indertijd zoo juist is geschreven, bereikt men door het smoren van

kritiek alleen, dat de kritiek zich uit in haren meest ongunstigen vorm: stille kritiek, waarbij de klager altijd gelijk heeft, omdat hij niet tegengesproken wordt, in één woord: mopperen.

Het doel der bonden van Marine-personeel is: kritiek. Kritiek op de huiselijke toestanden, waaraan het personeel onderworpen is, of zooals zij dat welluidender uitdrukken: bevordering van de belangen van dat personeel.

De kritiek te smoren is onverstandig, — laat ons daar nu niet langer bij blijven staan. Geef gelegenheid, gepast vrij-uit te spreken. Dit is bovendien geen nieuwigheid, want die vrijheid bestaat — althans formeel — reeds in de militaire maatschappij.

Doen de bonden dienst als geleiding van „psychische besmetting”, indien men deze voorstelling en deze uitdrukking eens wil aannemen, als ten-minste voor een zeker gedeelte juist, dan is toch de vraag gewettigd, of daartegen een beter en juistere middel te vinden is dan het aanwenden van den gezonden psychischen invloed der officieren, de meer ontwikkelde leiders en (volgens de dienstvoorschriften) natuurlijke verzorgers van de belangen der minderen? Wanneer een „opruier” valsche taal heeft gesproken en valsche voorstellingen heeft gedaan, dan moet het voor een eerlijk officier, die het vertrouwen van zijn ondergeschikten heeft, niet moeilijk zijn, bij zijne zoo veel grootere ontwikkeling, al die valsheid te doen verdwijnen als grauwe nevels voor de zon.

Maar nog zijn wij niet aan de eigenlijke kwestie: de vakvereeniging. Hierom draait het geheele complex van tegenwerpingen en bedenkingen. En nu is het wel zeer opvallend, maar tevens bedenkelijk, dat door de tegenstanders steeds de belangen van het personeel, voorgestaan door de bonden, worden geplaatst tegenover de belangen van den dienst, dus van het algemeen. In zekeren zin is het waar: krijgt het personeel een zeker bedrag meer aan soldijen uitbetaald, dan zal „het algemeen” die penningen in den vorm van belasting gewaarworden. Maar in den meest ruimen — ik zou willen zeggen: in normalen — zin is het niet waar: de belangen van het personeel zijn ook de belangen van de weermacht. Ik wijd ook daarover thans niet verder uit. Wel over de vraag: of die belangen van het personeel behooren te worden behartigd door de bonden.

Behooren? op mijn geweten af gevraagd, neen.

Niet omdat er dan werkstakingen van militairen te

vreezen zouden zijn. Mochten in eenig land de toestanden zóó verworden zijn en de goede invloed van boven-af zóó gering, dat daarvan sprake kon wezen, dan zouden zij het wel vinden zonder hooge toestemming. Ik wil er echter terloops op wijzen, dat mouterij aan boord tegenwoordig als iets ongehoords wordt beschouwd, terwijl het eene halve eeuw geleden, toen er geen bonden waren, bijna aan de orde van den dag was. De schepeling, die toen maals zich zelve recht verschaftte, vraagt dit thans per rekest. Men overziet de geschiedenis soms zoo slecht.

Ook niet vind ik, dat het eigenlijk niet behoort . . . , wijl de discipline daardoor gevaar loopt. Waarom loopt de discipline wel gevaar, wanneer de Mariniers- of Matrozen-bond aan den minister in termen van gepasten vorm een verzoek richt, en niet wanneer dit door één man aan den commandant wordt aangeboden? Dit laatste immers is de officieel aangewezen en goedgevonden weg? De geheele zaak gaat m. i. buiten het disciplinevraagstuk om, dat er te kwader ure door de autoriteiten zelve in gemengd is. Discipline en huishoudelijke omstandigheden zijn zaken die, al mogen zij elkaar beïnvloeden, niets in hun wezen gemeen hebben. De discipline steunt op de militaire wetten, die, van publiekrechtelijken aard zijnde, volkomen buiten bemoeienis der bonden vallen, welke om deze reden dan ook de voornaamste overeenkomsten met de burgerlijke vakvereniging missen. De huishoudelijke omstandigheden steunen op besluiten van den minister en andere autoriteiten en staan als zoodanig bloot aan periodieke veroudering en verandering van inzichten. In plaats van den besturen der organisaties dit verschil duidelijk onder het oog te brengen, heeft men, zooals ik zeide, te kwader ure beide zaken dooreen gehaald, zoodat men nu zich zelf verplicht heeft, een militair wegens vergrijp tegen de discipline te straffen, omdat het brood hem niet smaakt, of omdat hij zegt, torretjes in de soep gevonden te hebben.

Neen, om geen van die beide, zoo vaak ten onrechte aangehaalde argumenten. Als men mij vraagt, waarom er geen bonden behooren te zijn, dan weet ik daarop slechts één antwoord: omdat de meerdere de natuurlijke pleitbezorger van den mindere behoort te zijn. De bonden zijn ontstaan omdat de meerdere dat inderdaad niet was, of door gebrek aan medewerking van boven-af niet kon zijn.

Het zal thans duidelijk moeten wezen voor een ieder, die niet de Regeering op een valschen schijn van prestige wil onthalen, wáár de grofste fouten gemaakt zijn, aangindsche of aan deze zijde, en ook: waar het middel ligt om de bonden tot het nirvana te doen terugkeeren.

A. E. THIERENS.

XVI.

Oorlogsschepen en hun gebruik.

Is het niet zonderling, dat in een land van zeelieden zulk een groote schuchterheid bestaat over marinezaken te spreken? Een schuchterheid, die een kringloop vormt met groote onwetendheid op dit gebied. Wat er 't eerst van beide is geweest, zullen we daarlaten, maar we willen trachten aan beide een eind te maken.

Onbekend maakt onbemind, maar bovendien: onbekendheid met een zaak van algemeen nationaal belang legt een vrijwel absolute macht in handen van den verantwoordelijken bewindsman of ambtenaar. Een verlicht despoot moge onder zekere voorwaarden van volksontwikkeling de grootste zegen en welvaart kunnen brengen — 't is vrij zeker dat wij in onze phase van ontwikkeling op eigen beenen zullen moeten loopen, zonder den steun van zulk een wetend leider en dat wij dus niet goed doen, zulk een plicht van ons af te wentelen en ze als despotische macht te leggen op de schouders van een onzer. Anders gezegd: 't is wel gemakkelijk voor ons, den minister van Marine maar blanco volmacht te geven en aan te nemen dat hij 't wel zal weten, maar laten wij ons niet wijsmaken, dat wij dit uit bescheidenheid doen — luiheid zou men 't eerder kunnen noemen.

Men moet echter toegeven, dat het voor een niet-marine-man, die toch ook wel eens wat van oorlogsschepen zou willen weten, niet gemakkelijk is, daaromtrent nu eens passende literatuur te vinden. Er zijn wel verscheidene technische werken en vaktijdschriften, maar die zijn voor den leek even onverteerbaar als andere speciale vakliteratuur.

Eenigen tijd geleden is verschenen een werk in het Nederlandsch over „Oorlogsschepen” namelijk van den WelEerwaarden heer F. J. H. Evers, rector van het St.-Nicolaas-gesticht te Amsterdam — een werk, dat wel voor leeken geschreven is en met de bedoeling, de kennis van oorlogsschepen te verbreiden, ook zooals schrijver dezes, in de overtuiging, dat het goed en nuttig is dat de natie belangstelt in en kennis draagt van algemeene zaken zijner marine. Wij willen dit zeer verdienstelijke boek gaarne zien in handen van elkeen, die belangstelt in ma-

rinezaken, maar liefst toch alleen in handen van hen, die eerst door zelfstandig nadenken — waarbij wij hen hopen te helpen — de noodige zelfbeheersching hebben verkregen, want het boek van den heer Evers zal anders zeer licht eenzelfde uitwerking hebben als een fraai geïllustreerde catalogus van fotografie-artikelen op een pasbeginnend amateur-fotograaf. 't Is niet onmogelijk, dat deze verleiding zelfs positief in de bedoeling heeft gelegen van den schrijver, die in gezelschap van den oud-zeeofficier v. d. Elst (en anderen) vertegenwoordigt de hoe-meer-hoe-liever-theorie — die Z.W.E. zelf verklaarde aan te hangen, onlangs in de „Vereen. t. b. v. de Krijgswetenschap”.

* *

Men heeft in alle tijden gekend eigenlijke oorlogsschepen, bestemd voor den zeeslag, en schepen of vaartuigen, die tot allerlei andere nevendoeleinden in den zeeoorlog gebruikt werden, als bv. adviesjachten, snelle schepen voor het opsporen en opbrengen van koopvaarders, enz. Men zou honderderlei groote en kleine werkzaamheden kunnen noemen, die in een zeeoorlog te verrichten vallen. Maar vóór alles bestaat een kern-macht van krachtige schepen, bestemd om op den oceaan den vijand de macht te betwisten, om de hoofdmacht des vijands aan te vallen dus en om daarna zoo noodig een transportvloot te begeleiden naar het vijandelijke land: dat is, alles te zamen het aanvallende deel van den oorlog.

Waar nu zooals heden ten dage de naast elkander wonende volken elkaar in technische ontwikkeling vrijwel gelijk blijven en althans op de wereldmarkt elke vordering der techniek en elke uitvinding voor allen te koop is (in 't algemeen), is het natuurlijk, dat de bouw van oorlogsschepen ook bij de meeste natiën dezelfde vorderingen vertoont en dat zich langzamerhand een wedstrijd heeft ontsponnen om die eigenlijke slagschepen zoo sterk en zoo zwaar beschermd als maar mogelijk te bouwen — dat is heel begrijpelijk. Jarenlang is het geweest de strijd tusschen pantser en geschut totdat men eindelijk thans een beetje aan een grens is gekomen. Het Krupp- en Harvey-staal heeft een zoodanige sterkte bereikt, dat een plaat van 15 cM. dikte ongeveer in staat is, de granaten van kanonnen van 15 cM. (middellijn of kaliber) te keeren, d. w. z. dat zulk een plaat niet geheel doorboord wordt door zulk een granaat, wanneer die er loodrecht op

treft. Het schijnt voorloopig zeer moeilijk, grooter door-
dringingsvermogen van de granaat of anderzijds grooter
weerstandsvermogen van het pantser te verkrijgen.

Op technische détails mogen we niet verder ingaan en
men zal aan dezen regel voorloopig voldoende hebben:
een kanon van moderne constructie vindt zijn partij in
pantser van gelijke dikte als de middellijn (van 't kanon):
zwakkere pantsers is het de baas, tegen zwaardere pant-
sers behoeft het zijn kruit niet te verschieten.

Door dien wedloop in het verkrijgen van het beste wat
de industrie leveren kon, is de grens tusschen de eigen-
lijke slagschepen en andere vaartuigen hoe langer
hoe scherper geworden.

Een schip is beslist een slagschip of is het niet. De
kenmerken van zulk een slagschip zijn in hoofdzaak zijne
pantsering en zijn bewapening.

De pantsering bestaat in de eerste plaats uit een rond-
lopenden gordel op de hoogte van de waterlijn, reikende
van ongeveer $1\frac{1}{2}$ Meter onder tot 1 à $2\frac{1}{4}$ Meter boven die
lijn. Soms loopt die pantsergordel niet geheel door tot den
vorstevan en achterstevan, maar bij de meeste slagsche-
pen wel. Men is thans de overtuiging toegedaan, dat het
ontblooten van die uiterste gedeelten niet opweegt tegen
de winst van het bespaarde gewicht. Bij dit gordelpantser
sluit aan een zwaar dek, pantserdek, dat de ruimte onder
de waterlijn afsluit en zoodoende met het gordelpantser
te zamen als 't ware een bomvrije ruimte vormt. Hierin
bevinden zich de zoogenaamde vitale deelen van het
schip, dat zijn: ketels, machines, dynamo's, roerbeweging,
kruittkamers, torpedobergplaatsen enz. — in 't algemeen:
die deelen die een levensquaestie voor een schip zijn. Dat
pantserdek, dat 5 à $7\frac{1}{2}$ centimeter dik is, is in 't midden
op een zekere hoogte boven de waterlijn gelegen en loopt
naar voren, naar achteren en naar de zijden af, aanslui-
tende bij den onderkant van het gordelpantser, d. i. onge-
veer 1 à $1\frac{1}{4}$ Meter onder water. Men zal begrijpen dat dit
pantserdek dus gebold is. Treft een granaat nu 't schip,
dan zal deze, voordat het pantserdek getroffen kan wor-
den, eerst het gordelpantser doorboord moeten hebben;
slechts in enkele gevallen kan een granaat, over 't gor-
delpantser heen, dat dek treffen. Daar nu de granaat uit-
eenspringt onmiddellijk bij het treffen, zal het pantser-
dek in de meeste gevallen alleen maar getroffen worden
door de scherven en daarom met de genoemde geringe dikte
kunnen volstaan.

Boven op het gordelpantser en daarbij aansluitende, staat — in de zijden van het schip — het batterijpantser, dat de batterij van middelbaar geschut beschermt; soms staan die kanonnen in één gepantserde batterij, maar meestal in gepantserde kazematten of torens. Zulk een kazemat is te vergelijken met een kamer, door vier wanden van pantserplaten gevormd. Die kamers sluiten dan naast elkaar aan tot een batterij — aan weerszijden. De andere opstelling van het geschut, naast elkaar in een open batterij, die wel van buiten beschermd is, maar waarin het eene kanon niet van het andere gescheiden is, heeft het nadeel, dat wanneer een vijandelijke granaat ergens in die batterij treft, zij overal om zich heen verwoestingen kan maken en vele kanonnen tegelijk buiten gevecht stellen, vooral nu tegenwoordig de granaten met zulke krachtige springstoffen gevuld worden. Dit nadeel wordt voor een goed deel ontgaan door de plaatsingen in kazematten of torens; de verwoesting van een treffende granaat zal dan meestal beperkt blijven tot die eene ruimte. In vele gevallen wordt het middelbare geschut in torens geplaatst, 't zij twee aan twee, 't zij elk in een afzonderlijken toren. Zulk een toren is rond; in sommige gevallen is het kanon vast verbonden aan den bodem van den toren en is dan de geheele toren draaibaar, ten einde het kanon te kunnen richten; in andere gevallen vormt de toren een vasten wal, waarbinnen het kanon draait op een draaischijf: in dit geval noemt men het een barbette, het dak of bovenvlak van den toren dat dan eenigszins koepelvormig is, draait dan met het kanon mee.

De zware kanonnen, die vóór en achter op het slagschip zijn opgesteld, zijn steeds in torens geplaatst.

We zijn nu reeds over het tweede kenmerk, de bewapening, bezig geweest, maar willen eerst zeggen wat men verstaat onder zwaar, middelbaar en licht geschut.

Het lichte geschut is in 't algemeen bestemd tegen on gepantserde vaartuigen, dient dus bijv. om torpedobootten af te weren of koopvaarders te dwingen, gehoor te geven aan bevelen. Men rekent hieronder kanonnen van 3.7, 4.7, 5, 7.5 en zelfs nog 10 cM. middellijn.

Middelbaar geschut dient voor den eigenlijken strijd van oorlogsschepen onderling en is dus eigenlijk de hoofdbewapening. Langen tijd is een kaliber van 15 cM. voor 't middelbaar geschut regel geweest, maar in de laatste twee jaren is plotseling weer een jacht naar vergrooting

van het middelbaar geschut begonnen en worden thans schepen gebouwd in Amerika, Engeland en Duitschland, welker middelbare batterij zal bestaat uit kanonnen van resp. 20 en 19 cM. Waar de grens zal zijn is moeilijk te zeggen.

Waar geschut noemt men de kanonnen van 21 tot 30 cM. (zwaarder komt zelden voor, soms 32 cM.), welke dienen voor de beschieting van landversterkingen en om in den strijd met oorlogsschepen de eindbeslissing, den genadeslag te kunnen toebrengen.

Het kenmerk van een pantserschip is nu in betrekking tot het geschut: een krachtige batterij van middelbaar geschut in de breede zijde en een paar zware kanonnen, — 't lichtere geschut nu maar buiten bespreking latende. Toch geeft dit punt niet zulk een typisch kenmerk aan als de pantsering — het moest het wel zijn, maar zooals wij zullen zien, is men in den grooten wedloop ook nog een soort kruisers gaan bouwen, die, wat bewapening betreft, langzamerhand al zeer sterk tot de slagschepen naderen en bijna niet van deze te onderscheiden zijn. Wat betreft de dikte van de bovengenoemde pantseringen, kan het volgende — in 't algemeen — worden aangenomen: het pantserdek wordt, zooals gezegd werd, vrijwel uniform op 'n dikte van 5 tot $7\frac{1}{2}$ cM. gebouwd. Het gordelpantser zal men zoo dik mogelijk maken, omdat zich hierop ten slotte de zware kanonnen van den tegenstander zullen richten: met deze toch zal hij trachten de vitale deelen te bereiken om zodoende den genadeslag toe te brengen. Men vindt pantsergordels van 15 tot zelfs 42 cM. dikte. Langzamerhand is men van die zeer zware pantsergordels teruggekomen, tot een maximum van 28 à 30 cM. in de nieuwste slagschepen, uit verschillende overwegingen, die in 't algemeen hierop neerkomen, dat het schip sterker onderhevig wordt aan slingeren, als men dit gordelpantser zwaarder maakt, en dat het gewicht, hieraan ten koste gelegd, niet voldoende wordt opgewogen door het nut ervan, zoolang in 't algemeen de zware kanonnen aan boord der slagschepen (ook bij den vijand dus) maar een zeer klein aantal zijn.

De dikte van het batterijpantser en van torens rekent men in 't algemeen naar de grootte der kanonnen, die het moet beschermen; een kanon van 15 cM. moet het kunnen opnemen tegen een 15 cM. kanon en de granaat van zulk een kanon vindt zijn partij in pantser van 15 cM., dus moet de batterij van 15 cM.-kanonnen beschermd worden

door pantser van 15 cM. dikte, torens waarin 20 cM. of 30 cM. kanonnen door pantser van 20 resp. 30 cM. dikte. (Bij een ronden toren kan dit wel meestal iets minder zijn, omdat een vijandelijke granaat zulk een rond oppervlak zelden of nooit loodrecht zal treffen.) Naar deze hoofdregels vindt men algemeen de pantser- of slagschepen saamgesteld — hoofdregels die, zooals men nu zal inzien, zijn opgebouwd door de geschiedenis en de ontwikkeling der techniek, en waarvan men dus niet kan afwijken zonder zich ernstig, ja dooddelijk, bloot te geven aan zijn tegenpartij.

.

Wij komen nu tot een andere groep oorlogsschepen: de slagschepen dienen voor den strijd om het meesterschap ter zee — de kruisers hebben tot taak: 1°. het opsporen en veroveren van koopvaarders; 2°. het beschermen der slagschepen tegen aanvallen van torpedobooten; 3°. zou men kunnen noemen: het uitvoeren eener blokkade, wat echter saam te vatten is bij 1°. Men had alzoo noodig schepen die konden optreden tegen ongewapende, althans ongepantserde vaartuigen en ook over een flinke machine konden beschikken bij grooten kolenvoorraad, want zulke vaartuigen moeten kunnen jagen, vervolgen.

Het zal duidelijk zijn, waarom men de algemeene taak der oorlogsschepen splitste in die der slagschepen en der kruisers; voor 't gevecht was noodig veel en krachtig geschut, zware pantsering, maar dit eischte een groot deel van het beschikbare gewicht, en de tonnenmaat of inhoud van een schip heeft z'n grenzen, want al is de industrie ver genoeg gevorderd om nog desverlangd heel wat groo-tere gevaarten te bouwen, er zijn andere overwegingen, die zulke vergrooting in den weg staan: breedte van sluisen, bruggen en kanalen, diepte van havens, vermogen van droogdokken enz. Maar ook de handelbaarheid: een schip moet behoorlijk kunnen manoeuvreren. Het lag dus zeer voor de hand, dat men een verbond van eischen had te belichamen in zulk een slagschip, en dat ten koste van snelheid en kolenberging, pantser en geschut moest worden verzorgd. Zeer natuurlijk dat men dus andere schepen — en tevens gewoonlijk minder kostbare — bouwde voor de doeleinden, die geen bijzonder sterke geschutmacht, geen zware pantsering, ja, eigenlijk in 't geheel geen pantsering, maar daarentegen juist snelheid, groote kolenvoorraad en manoeuvreer-vaardigheid vereischen.

Dat is de oorsprong der kruisers. Zij zijn tegenwoordig bewapend met kanonnen van 12 en 15 cM., voeren ook soms vóór en achter (jaag- en retraite-stuk) een kanon van wat grooter kaliber, bv. 20 à 24 cM., en verder 't noodige kleiner geschut 3.7 tot 7.5 cM. Hoewel voor de meeste doeleinden geen pantsering behoevende, zijn zij toch gewoonlijk voorzien van een pantserdek om de vitale deelen te beschermen en veilig te stellen voor mogelijke projectielen van klein geschut, dat zich kan bevinden op torpedobooten, vijandelijke kruisers of zelfs op gecharterde handelsstoomers. Wat echter ontmoetingen met vijandelijke kruisers betreft, men heeft te dezen opzichte vaak (het eerst in Engeland) verkeerde veronderstellingen gemaakt, nl. omtrent gevechten tusschen kruisers. Dit veroorzaakte een nieuwen wedstrijd, maar een, die leidde tot ontwikkeling van eigenschappen die kruisers behooren te missen, nl. pantsering en zwaarder geschut. Zij behooften die eigenschappen te missen, omdat door deze de snelheid en kolenbergiging geschaad worden en dus de geschiktheid voor hun eigenlijk doel vermindert.

De veronderstelling dat kruisers met elkaar een gevecht zouden aanvangen, is dus onlogisch — men had de zelfverdediging natuurlijk moeten zoeken in verhooging hunner specifieke eigenschappen, d. z. snelheid en kolenbergiging — een kruiser moet zich verdedigen door een snelle vlucht. Dit is nu volgens sommigen misschien wel niet mooi, maar toch de practische eisch van oorlogvoeren.

Uitgaande van de verkeerde veronderstelling dat er gevechten moest worden tusschen kruisers, ontstond dus ook hier een wedijver als bij de pantser-schepen: men begon de kruisers te pantsen en zwaarder te wapenen; er ontstond eigenlijk een nieuwe klasse van schepen: pantserkruisers, half vleesch, half visch, te zwak eigenlijk nog om geheel pantserschip te zijn en ten volle aan den zeelag te kunnen meedoen, veel te duur voor een kruiser; men had voor veel minder geld een schip met dezelfde vaart, kolenbergiging en voldoende geschut kunnen hebben. We zullen deze halfslachtigen verder laten rusten; 't is een soort schepen, waarop sommige natiën nog al trotsch zijn, maar waarop wij nu eens bij uitzondering — o. i. — niet jaloersch behoeven te zijn.

Voor eigenlijken kruiserdienst kan men dus vele soorten van schepen gebruiken, mits maar voldoende aan de genoemde hoofdvereischen.

(Slot volgt.)

XVII.

Oorlogsschepen en hun gebruik.

(Slot.)

Een derde hoofdtype van oorlogsvaartuigen zijn de torpedobooten. Zij vervullen precies dezelfde rol als de branders in den tijd van de houten schepen. Maar natuurlijk is de toepassing van dit wapen door hun groote volkomenheid wel belangrijk uitgebreid en gewijzigd. Torpedobooten zijn zeer snelle, scherp gebouwde kleine vaartuigen (50 tot 300 ton waterverplaatsing) van lichte constructie en ongepantserd, die bewapend zijn met torpedo's.

Een torpedo is een sigaarvormig wapen of projectiel van ongeveer 40 cM. middellijn en 3.5 Meter lang, waarin is geborgen eene lading van 50 tot 90 kilogram van een zeer sterk ontplofbare stof, gewoonlijk schietkatoen. De torpedo wordt van de boot gelanceerd — men zou ook kunnen zeggen: geschoten — uit een buis (torpedokanon genaamd) door middel van samengeperste lucht of door middel van een weinig buskruit. In tegenstelling met een granaat (uit een gewoon kanon dus) behoeft men aan de torpedo niet een groote snelheid te geven. Men lanceert haar te water en zodra zij in 't water komt, gaat de machine, die in de torpedo zelf zit en een tweetal schroeven drijft, aan 't werk door de samengeperste lucht die in een reservoir in de torpedo bewaard wordt, en beweegt de torpedo voort met een groote snelheid (30 mijlen) in de richting, waarin zij gelanceerd wordt.

De nieuwste uitvindingen hebben langzamerhand grooter betrouwbaarheid aan dat wapen gegeven en in de hand van een geoefend en zorgzaam officier kan dit een ontzaglijke uitwerking hebben, zoo hevig, dat het verlies van een groot slagschip er 't gevolg van is, maar door de groote samengesteldheid blijft het wapen een voortdurende oefening en zorgvuldig onderhoud vereischen. Men hoort de specialiteiten wel eens zeggen, dat elke torpedo haar eigen karakter heeft.

Bovendien echter vereischt het nog een paar eigenschappen van den man die het behandelt, namelijk grooten per-

soonlijken moed en koelbloedigheid. Hoewel de torpedo door hare machine een afstand van ongeveer 900 à 1000 M. kan afleggen, neemt men algemeen aan, dat eerst op een goede trefkans mag gerekend worden binnen de 400 meter afstand van het te treffen doel. Wat dus zeggen wil, dat men met de torpedoboot zóó dicht het vijandelijk schip onder het overstelpend vuur uit zijn snelvuurkanonnen moet naderen.

Wij zien ook bij de torpedobooten toepassen den wedstrijd van steeds beter en grooter willen bouwen, en zoo ontstond het denbeeld van weer aparte booten te bouwen, grooter dan de andere, om deze te vernietigen of te jagen, een denkbeeld dat, als men zich de weelde kan veroorloven van een groote marine, niet zoo ver mis is als dat der pantserkruisers; het is eenigszins als de fret achter het konijn. Strikt noodzakelijk kan men echter niet zeggen dat deze vaartuigen in eene marine zijn, want evenals de kruiser moet ook de torpedoboot haar verdediging zoeken in de vlucht (namelijk wanneer haar taak is afgevoerd) en voor de verdediging behoeft men dus de booten niet opzettelijk te vergrooten tot torpedobootvernietigers (ook wel destroyers of torpedobootjagers genoemd). Het jagen en met klein geschut bestoken van torpedobooten kan aan zulk een jager worden opgedragen, maar dan is het onnoodig dit vaartuig van torpedo's te voorzien en er een soort torpedoboot tevens kanonneerboot van te maken, zooals men nu ziet doen. Dan is een kleine, zeer snelle kruiser of wel 't zelfde vaartuig (jager) zonder torpedo's voldoende, want een torpedo is een veel te kostbaar wapen om te gebruiken tegen een torpedoboot. Men kan het tegen deze wel af met licht geschut. Ook op destroyers of jagers behoeven wij dus niet jaloersch te zijn. Evenals de pantserkruisers kunnen wij deze in de prijscurant gerust overslaan, als zijnde geschikt voor rijke amateurs, maar volkomen misbaar voor een practisch vakman — zooals wij in Nederland ten opzichte van onze Marine willen zijn en moeten zijn.

Ten slotte nog een woord over de onderzeesche booten. Evenals elk van de vorige soorten van schepen, zou over dit ontwerp alleen wel een groot boekdeel, laat staan een hoofdartikel te schrijven zijn. Laten wij volstaan met een paar korte woorden, want deze booten zijn nog in wording en hebben voor het groote publiek nog weinig actueel belang. Een onderzeesche boot is, zooals men zal

begrijpen, niet met kanonnen — men kan onder water niet schieten — maar met torpedo's bewapend. De torpedo immers kan in 't water onmiddellijk zelf hare baan maken. Men kent nog de onderscheiding submersibles en sub-marines (sous-marins); de eerste varen gewoonlijk slechts even ondergedompeld en hebben den commandotoren steeds boven water uitsteken, zijn dus nog kwetsbaar door geschutvuur; de tweede soort, die de meeste aanhangers vindt, volvoert haar aanval geheel ondergedompeld, d. w. z. op een diepte van ongeveer drie meter onder de wateroppervlakte, en is in dien toestand dus niet te bereiken door het geschutvuur.

Het kan een schrikwekkend wapen zijn, maar is vooral nog zeer onvolmaakt. Het groote vraagstuk, dat bij deze vaartuigen nog blijft op te lossen, is het verzekeren van den goeden koers en het schatten van den afstand tot een zeker voorwerp (het doel bv.), wanneer de boot ondergedompeld is. Met het oog op deze nog onvoldoend opgeloste vragen zeide de oud-vice-admiraal van Alphen een paar jaren geleden in de Eerste Kamer, dat hij niet veel verwachtingen koesterde van 't gebruik van zulk een vaartuig in onze ondiepe vaarwaters, waarin bovendien een sterke stroom trekt. Wij hebben thans zulk een vaartuig in beproeving („Luctor et Emergo" gedoopt, in de hoop dat het nooit met den neus in de modder zal blijven steken, zooals een van zijn soortgenooten in Amerika) en hopen dat wij er in mogen slagen, er practisch nut mee te behalen. Dat is het werk der officieren en ingenieurs, die met het vaartuig werken, en wij zullen hen rustig laten werken. Voor oorlogsgebruik is deze soort van vaartuigen nog niet gereed.

* *

Wij hebben dus onze aandacht te vestigen op drie hoofdtypen van schepen, t. w. slagschepen, kruisers en torpedo-booten, en willen nu nog in een paar woorden aangeven hun gebruik en onderlinge samenwerking. We komen daarmee op het terrein van de tactiek, een bij uitstek militaire wetenschap (of kunst — hoe moet men 't noemen?), die zeer verdedigd wordt door de mannen van 't vak tegen bemoeienis van leeken, maar die zóó na verwant is aan gezonde algemeene logica, dat wij willen trachten een begrijpelijk overzicht er van te geven. Eigenlijk willen wij niet meer geven — en het is ook niet meer — dan een uitlegging van een schaakspel met drie stukken, in den

grond dus niet zoo moeilijk als het bekende spel van den Perzischen vorst, waarbij zes verschillende stukken worden gebruikt.

Omtrent de slagschepen kunnen wij kort zijn: zij zijn de hoofdstukken op het schaakbord en zijn de meerdere van kruisers, zelfs pantserkruisers; deze zullen geen gevecht met hen vrijwillig aangaan. Geen torpedoboot of -jager zal op klaarlichten dag in de nabijheid van een vijandelijk slagschip kunnen komen. Het slagschip is overdag heer en meester te water, maar er bestaan in de soort verschillen: de groote marines hebben vrijwel alle de grootte hunner slagschepen opgevoerd tot dezelfde hoogte, 9000 à 15.000 ton; de eerste zijn thans aan 't verouderen, en na het bekwaam gebruik, dat de Japansche admiraal Togo van zijn slagschepen heeft weten te maken, is men in de meeste landen nog eens bijzonder nadruk gaan leggen op deze schepen en zet thans schepen op stapel van 19.000 ton. Bij de kleine mogendheden vindt men intuschen slagschepen van 3000 tot 5000 ton, o. a. in Nederland. Men zou nu wel kunnen zeggen, dat deze zich met elkaar dan althans kunnen meten, maar practisch gaat dit niet meer op: er is geen quaestie van, dat de groote mogendheden heden ten dage nog twee kleine mogendheden zouden toestaan, de publieke handelswegen te bemoeilijken met hunne oneenigheden. En dat is heel gelukkig ook. De kleine mogendheid kan alleen in een zeeoorlog worden betrokken, wanneer groote mogendheden den strijd ontketend hebben. Het is niet anders te denken dus, dan dat hunne kleine slagschepen als bondgenooten en als tegenstanders optreden van de groote gevaarten der bureu. Als tegenstanders zijn zij zóó minderwaardig, dat zij als bondgenooten gaarne gemist worden.

Het is zeer verkeerd, steeds met het excuus te komen, dat kleine mogendheden zulke groote schepen niet kunnen betalen, want dit rechtvaardigt nooit de uitgave van gelden voor iets wat niet bruikbaar is of veel te weinig nut doet. Zooals wij hiervoren hebben opgemerkt, is het hedendaagsch slagschip zoozeer een logisch gevolg van den ontwikkelingsgang van pantser, geschut, machines enz., dat men niet straffeloos een groot deel daarvan kan verwaarloosen. Men kan het groote slagschip niet aantasten dan met kanonnen van gelijk kaliber *) als de zijne, welke be-

*) We zullen nu niet te ver in details gaan en geen getallen hiervoor geven, dat doet niet ter zake.

schermd zijn met pantser dat op zulke kanonnen berekend is. Men zou genoeg kunnen nemen met desnoods een kleiner aantal — grooter moed en vaardigheid zouden dit misschien kunnen goed maken — maar men kan den strijd tegen beschermde kanonnen niet aanbinden met onbeschermde kanonnen. En juist dit wordt het euvel van alle pogingen om kleinere pantserschepen te bouwen: men zal inzien, geen kleinere soort kanonnen te kunnen gebruiken, maar houdt dan geen voldoende gewicht voor pantsering meer over.

Het slagschip ziet zich ook wel eens geplaatst tegenover landversterkingen. Hoe hierin zijn rol zal zijn, is moeilijk te voorspellen, want er zijn landversterkingen in soorten. In nauwe vaarwaters is het schip zeer in het nadeel tegenover het fort, maar kan een vloot van slagschepen van uit open zee de kustforten beschieten, dan kunnen zij dezen veel nadeel doen. Men kan echter wel aannemen, dat het zelfs voor slagschepen onmogelijk zal zijn, een behoorlijk versterkte haven of zeegat te forceeren. En wel vooral, omdat de kustforten nog een bondgenoot hebben, nl. de versperring van zeemijnen, die in het vaarwater gelegd worden en door de kanonnen der kustforten gesteund worden. Zulke zeemijnen kan men zich voorstellen als ijzeren vaten, gevuld met een sterk ontplofbare stof en voorzien van eene inrichting, die veroorzaakt dat de mijn ontploft wanneer een schip er tegen stoot. De uitwerking van deze mijnen kan nog grooter zijn dan die der torpedo's, omdat men bij deze laatste zeer begrensd is in de hoeveelheid springstof die men er in kan bergen, terwijl men in een stil liggende mijn eigenlijk zooveel van de ontplofbare stof kan bergen als men wil, behoudens natuurlijk een zekere mate van handelbaarheid. De mijn wordt in het vaarwater verankerd, d. w. z. door middel van een anker met touw of ketting aan den bodem verbonden, zoodat zij op dezelfde plaats blijft. Door middel van deze mijnen is een vaarwater zoodanig te versperren, dat de doorgang practisch onmogelijk wordt, en wanneer het schip, dat deze mijnen moet passeeren en elk oogenblik kan verwachten opgeblazen te worden, bovendien nog onder het vuur der kustforten komt, is zijn toestand vrij hachelijk en geen vlootvoogd zal licht de slagschepen, die zijne macht op den oceaan te handhaven hebben, en zijn kostbaarst bezit uitmaken, in zulk een weinig hoopvolle onderneming op 't spel zetten. In plaats van de goed verdedigde havenstelling met schepen te forceeren zal de vijand liever trachten, eene landing op

de kust te doen en de stelling door zijne troepen in den rug te doen aanvallen. In den zeeoorlog tusschen Rusland en Japan hebben de zeemijnen aan beide zijden groote verliezen gemaakt, zóó hevig zelfs, dat men in de kringen der marine-autoriteiten de overtuiging heeft uitgesproken, dat zich thans practisch een nieuw en ernstig element in den zeeoorlog heeft gemengd; theoretisch was het denkbeeld reeds oud.

Torpedobooten zijn geheel ongepantserd en kunnen zich dus overdag niet in de nabijheid van goed gewapende schepen wagen — tenzij onder dekking van groote schepen. Elke vloot van slagschepen zal steeds vergezeld zijn van torpedobooten. Heeft de kern der vloot den vijand voldoende toegetakeld en door een overstelpend geschutvuur zijn, gewoonlijk onbeschermd, klein geschut vernietigd, dan hebben de torpedobooten een schoone kans om den laatsten slag toe te brengen — zoo was tot nog toe de gedachtengang —; maar aan den anderen kant is van deskundige zijde zeer terecht opgemerkt, dat men een flink toegetakeld en weerloos geschoten vijandelijk schip liever moet trachten te veroveren ten eigen bate, dan het naar den kelder te torpedeeren. Dit is volkomen juist, en door velen wordt dan ook betwijfeld, of de algemeene gewoonte om torpedobooten bij de slagvloot in te deelen nu wel zoo noodig of doelmatig is, tenzij dan om ontvluchtende kruisers te achterhalen — maar hiertoe zouden ook de eigen kruisers kunnen dienen — en beter zelfs. Men is nog in een leertijd betreffende 't gebruik der moderne weermiddelen ter zee en er zullen zich ook van tijd tot tijd wel meer nieuwe gezichtspunten voordoen.

Zoodra de nacht intreedt, breekt echter de tijd voor de torpedobooten aan. Laag op het water, zwart of donkerkleurig geschilderd, schieten zij snel door het water, bijna onvindbaar voor het meest waakzame oog. De slagschepen en kruisers ontsteken hunne electrische zoeklichten (schijnwerpers), d. z. sterke electrische booglampen, welker licht door een parabolischen spiegel als één bundel wordt uitgeworpen. Overal worden met die zoeklichten lichtbundels geworpen, om naderende torpedobooten te zoeken en ze bij dit licht onder vuur te nemen. Niettegenstaande deze hulpmiddelen blijft het gevaar van den torpedo-aanval groot en de mogelijkheid van een torpedo-aanval legt op de bemanning der vloot zulk een zware taak van ingespannen waken, en vordert zóóveel van de spanning der zenuwen (proefondervindelijk bewezen o. a. bij de manoeuvres

*Maak dan
gepantserde
torpedobooten
juist hiervan
moet althans een
deel van het klein
geschut ook
zwaar beschermt
zijn*

der Engelsche vloot) dat hierdoor alleen reeds de weerkracht der vloot een geduchten knak kan krijgen. Wanneer gedurende eenige nachten achtereen een vijandelijke vloot door torpedo-aanvallen in spanning is gehouden en afgemat, is het oogenblik gunstig om een beslisenden aanval met slagschepen op haar te doen.

Kruisers zullen hun taak vinden zooals gezegd is: 1°. in het opsporen en opbrengen van koopvaarders en in verband daarmede ook het helpen uitoefenen van een blokkade; 2°. in het beschermen van de slagvloot tegen torpedo-aanvallen gedurende den nacht; 3°. verder in verschillende diensten, zooals opruimen van versperringen, overbrengen van berichten, uitvoeren van verkenningen enz. Voor al deze laatste diensten alleen reeds zal men steeds een divisie kruisers bij de slagvloot indeelen. Maar ook voor bescherming tegen torpedobooten.

De kruiser is voor de slagvloot wat de cavalerie voor het legerkorps is. Doordien de kruisers, die overdag niet in den slag zullen komen, nu gedurende den nacht waken, tracht men aan de slagschepen de nachtwake te verlichten en hun zodoende de noodige krachten te laten voor den dag, als wanneer aan hen de hoogste eischen worden gesteld.

Voor hun eerste hoofddoel: het bemoeilijken van 's vijands handel en het vervoer van contrabande, zullen de kruisers eigenlijk geheel zelfstandig optreden en hun slag slaan waar zij kunnen; zij zullen heen en weer kruisen. Maar hoewel zij hierbij door onverwachte koersen en snelle verplaatsing gedurende eenigen tijd aan vervolgers zouden kunnen ontkomen, zal den kruiser een zeer kort bestaan en korte werkzaamheid zijn gelaten, wanneer hij niet den steun heeft van een slagvloot, die de hoofdmacht des vijands bezig houdt. Want de gemakkelijke en uitgebreide telegrafische, en in den laatsten tijd ook draadlooze, gemeenschap zal een kruiser onmiddellijk verraden, wanneer hij een haven binnenloopt voor victualieering of kolenladen, en wanneer dan de hoofdmacht des vijands niets anders te doen heeft dan zich bezig te houden met enkele vrijbuitende kruisers, zal het lot van deze zeer spoedig beslist zijn. Wanneer een mogendheid niet kan steunen op een vloot van slagschepen, in staat om zich op den Oceaan te handhaven, dan vermindert daardoor dus ook zeer de betrekkelijke waarde harer kruisers.

Men heeft hier nu de gegevens, die noodig zijn om zich in grondtrekken een oordeel te vormen over oorlogsschepen, hun gebruik en hunne wijze van vechten, en wel voldoende om, evenals bij het schaakspel, nu zelf eenige gevolgtrekkingen te kunnen maken, om bv. te kunnen oordeelen over onze eigen bestaande en nog door de Regeering misschien aan te vragen nieuwe schepen. 't Is waar, het blijft in grondtrekken, maar men mist hierdoor ook 't gevaar van zichzelf en den draad zijner redeneering te verliezen in betwistbare onderdeel-quaesties.

De zeer juiste en door den Minister niet weerlegde opmerkingen betreffende het gebruik van onze schepen van een leek (den heer Hugenholtz) in de Tweede Kamer bij de begrooting voor 1905, mogen aanmoedigen, zich niet te zeer uit het veld te laten slaan door de groote woorden der vakmannen.

XVIII.

Onderzeeërs.

Gelijk elk technisch vraagstuk, heeft ook dat der onderzee-vaartuigen langen tijd in de denkbeelden bestaan, voordat de wereld zich bezig ging houden met de practische blijken als zijnde belangrijk geworden voor het dagelijksch leven.

Reeds in 1580 en het begin der 17^e eeuw wordt gesproken van uitvindingen in den geest van onderwater-vaartuigen en voortdurend duiken in de 17^e en 18^e eeuw berichten daarover op. In 1805 moet William Pitt, de Engelsche minister, gezegd hebben, dat als de uitvinding van Fulton ingevoerd werd, de zeeslagen tot het verledene zouden behooren. Inderdaad scheen de onderzee-boot, door Robert Fulton gebouwd, zeer vernuftig en practisch. Hoewel zij goede resultaten opleverde, verdween deze boot, die in onderscheiden landen, ook Holland, beproefd moet zijn, weder uit de herinnering. En het is eerst sinds de laatste twintig jaar, dat vrij plotseling belangrijk meer aandacht aan deze zaak werd gegeven, zóó zelfs, dat thans geen marinebestuur meer verantwoord is, wanneer het niet ernstig het oog er op gericht houdt.

Het zal voor den lezer van weinig belang zijn, alle mislukte beproevingen op den voet te volgen. Laat ons vermelden, dat thans twee voorname richtingen in de constructie van onderzeevaartuigen de overhand behouden hebben, die men onderscheidt als eigenlijke onderzeebooten — we zullen die kortweg onderzeebooten noemen — en duikbooten. *)

De voornaamste beginselen van elk onderzee-vaartuig moeten zijn: dat het waterdicht afgesloten kan worden, tegen den druk van het water bestand is, ook wanneer het op eenigszins grooter diepte komt, en dat het zoo weinig mogelijk weerstand tegen voortbewegen biedt. De eerste voorwaarde is niet moeilijk te vervullen voor de heden-daagsche techniek. Om aan de beide andere te voldoen, kwam men tot een lichaam, dat cirkelvormig in doorsnede was en ongeveer den vorm van een bruinvisch had, zooals

*) In dagbladen en tijdschriften vindt men deze beide niet altijd juist onderscheiden. T.

ook aan de torpedo werd gegeven. In zekeren zin kan men de torpedo de voorvader van den hedendaagschen onderzeeër noemen. Zulk een vaartuig, de vorm eenmaal vastgesteld, moet nu ook voortbewogen en bestuurd, en naar verkiezing onder water of aan de oppervlakte gebracht kunnen worden. Voor de laatste manoeuvre, het duiken en opkomen, zijn reeds verscheidene middelen beproefd: horizontale roeren; zijvinnen, die in de vaart onder een zekeren hoek gesteld worden en dan als 't ware roeren-op-zijde vormen: verticale schroeven; vermindering van drijfvermogen; naar beneden halen aan ankers. De laatste methode is goed voor een bergingsvaartuig, niet voor een oorlogswerktuig in 't algemeen; de proeven met verticale schroeven zijn eene volkomen mislukking geweest. De beide thans gevolgde systemen zijn: horizontaal achterroer of duikroer, en zijvinnen (*hydroplanes*), beide gecombineerd met vermindering van drijfvermogen door middel van het doen volloopen van ballasttanks.

En hierin vinden wij een eerste onderscheid tusschen de beide genoemde hoofdinrichtingen van ontwikkeling: de onderzeeboot gaat onder water langs een bochtige lijn door middel van een achterroer, dus met het voorschip omlaag, de duikboot glijdt, door de uitwerking van het water op de zijroeren of vinnen, met horizontale kiel naar dieper regionen. Deze vinnen toch, aan elke zijde een paar, zijn zoodanig geplaatst, dat zij evengroote momenten ten opzichte van het drukkingpunt geven en dus wel de boot omlaag dwingen, maar geen helling veroorzaken. Een tweede belangrijk verschil tusschen beide is de vorm: de onderzeeboot blijft zooveel mogelijk vasthouden aan het bruinvischmodel en heeft daardoor zoo weinig mogelijk weerstand, maar dit is ook een vereischte, want anders zou de boot door het achterroer niet licht tot duiken gebracht kunnen worden. Voor de zijroeren of vinnen wordt volstrekt geen gevoeligheid in het langscheepsche vlak geëischt, want door de wigwerking wordt geen draaiing van het vaartuig teweeggebracht. En daarom is de vorm der duikboot meer in overeenstemming te brengen en ook gebracht met een scheepsvorm: breed van boven, van voren scherp toeloopend, bovendien gewoonlijk van een vertikale kiel voorzien. Door dezen vorm nu heeft men bevonden, dat de duikboot vaster op en in het water ligt dan de onderzeeboot. Als bijkomende voordeelen van dezen vorm mogen nog genoemd worden, in de eerste plaats, door de bijzondere inrichting, hooger boven water dus beter uit-

zicht biedend, meer ruimte toelatende voor berging van reserve-brandstof, maar bovenal de mogelijkheid gevonden om veilig, ook onder water, te kunnen varen. Want door de rustige ligging van deze booten wordt het eerst mogelijk, met succes gebruik te maken van het kijkerinstrument, dat dient als eenig middel van uitzicht onder water. Men kan zich voorstellen, dat het observeeren door een kijkerinstrument van 3 à 6 meter lang volkomen onmogelijk is, wanneer het vaartuig — zooals in de meeste omstandigheden de onderzeesche boot — onrustig is. Daargelaten nog, dat de meeste van deze instrumenten zeer onvolmaakt zijn, zoodat in alle gevallen het varen onder water tot het hoogst noodige beperkt moet worden, d. w. z. alleen bij den dadelijken aanval zal worden toegepast, en dan wel, nadat men eerst zoo nauwkeurig mogelijk zijn koers heeft vastgesteld. Daar het kompas binnen in een stalen boot met vele elektrische stroomingen zeer weinig betrouwbaar is, heeft men voor het behouden van den juisten koers gedurende eenigen tijd een zeer vernuftig werktuigje, den *gyroscope*, aangebracht. Dit is een tol, draaibaar opgehangen op een horizontale as en tamelijk zwaar. De tol wordt nu in beweging gebracht door electriciteit. Zij is namelijk zelf een kleine *electro-motor*. Daar dit snel draaiend lichaam zijne vaste richting in de ruimte zal behouden, heeft men hieraan een controle voor den koers. Toch is dit werktuig nog niet zoo volmaakt, dat het voor grootere afstanden gebruikt kan worden. Naast de *gyroscope* vindt men dan ook het kompas, zoo goed mogelijk gecompenseerd.

Al heeft nu de duikboot het nadeel, dat hare zijroeren of vinnen bij het manoeuvreeren in de haven of aanlegplaats licht gevaar loopen beschadigd te worden, en al is de duikboot eigenlijk een minder zuiver type dan de onderzeeboot, voor het oogenblik valt het niet te ontkennen, dat de duikboot meer practische bruikbaarheid bezit dan deze. Het is wel merkwaardig, op te merken, hoe Engeland, dat in 1900 een vijftal Holland-booten, d. z. zuivere onderzeebooten, aankocht, na vier jaren van proefnemingen, zijne nieuwe modellen ging wijzigen in den geest der duikbooten, althans wat den grooten opbouw betreft. Thans is daardoor echter bij deze B-booten het nadeel ontstaan van eene mindere gevoeligheid voor duiken dan met het achterroer gewenscht is. Het zou dan ook niet vreemd zijn, indien bij de nieuwere Engelsche booten de verdere overgang tot duikbooten plaats vond, nl. door bij het achter-

roer ook zijroeren te gebruiken. In Frankrijk heeft men zich na de vergelijkende proeven tusschen de duikboot Aigrette en de onderzeeboot Z. in 1904 vrij beslist uitgesproken voor duikbooten en sinds dien in deze richting krachtig voortgebouwd. Ik ben geneigd, aan die beslissing veel waarde toe te kennen, waar zij het gevolg is van jarenlange veelzijdige proefnemingen en volmaking van beide typen, en waar zij zoo volkomen in de rede ligt.

Wat dan ook nog de toekomst van de eigenlijke onderzeeboot moge zijn, het staat m. i. vast, dat in de eerstvolgende jaren de duikboot verre de meerderheid bezitten zal. Een krachtig ijveraar voor duikbooten is een der voornaamste uitvinders, de heer S i m o n L a k e (V. S. Amerika), de bouwer van de „Protector”. Men kan misschien denken, dat hij als uitvinder en exploitant niet vrij zal zijn van de neiging tot preeken voor eigen kerspel, men moet aan zijne krachtige argumenten alle recht laten wervaren. Een artikel in de „Mitteilungen auf dem Gebiete des Seewesens” haalt die met volle instemming aan, en zegt, als gevoelde het ook, dat vermoeden zou kunnen rijzen omtrent de waarde van schijnbaar eenzijdige verklaringen:

„Waar Frankrijk zich na jarenlange, grondige proefnemingen gebaseerd op zuiver technische en zakelijke overwegingen en niet onder den invloed van handelszin of winstbejag, ten slotte vóór duikbooten heeft uitgesproken, mag men dit wel als een bewijs voor de grootere volkomenheid van deze beschouwen”.

De voortstuwing van onderzeebooten zoowel als van duikbooten stelt zeer verschillende eischen naarmate onder water gevaren wordt dan wel aan de oppervlakte. Onder water is het zoo goed als onmogelijk, machines aan te wenden, die brandstof verbruiken, daar deze alle zeer spoedig de in voorraad zijnde lucht zouden verbruikt en bedorven hebben. Men heeft het beproefd, maar dit is een mislukking geweest. Ook eenige andere proeven met bijzonder soort stoommachines voldeden niet. In dien toestand is men aangewezen uitsluitend op electrische beweegkracht, en wel door elementen of accumulatoren. Beide vergen veel gewicht en ruimte, maar toch is het laatste bij verre beter bruikbaar, omdat eene elementenbatterij niet alleen veel gevaarlijke dampen afscheidt en onregelmatig werkt, maar ook spoedig, bij eenigszins grootere booten onevenredig zwaar wordt. Men vindt dan ook alle onderzeeërs (daarmede meen ik onderzeebooten en duik-

booten) tegenwoordig voor onderwatervvaart voorzien van accumulatoren. Men is er voorloopig nog niet in geslaagd, met deze eene grootere vaart in ondergedompelden toestand te bereiken dan 7 mijl, wat voor een oorlogsvaartuig zeer gering is — pantserschepen loopen 16 à 21 mijl, kruisers 20 à 26, torpedobooten en jagers reeds tot 33 mijl toe. Hierin ligt dus een motief om — zooals werd aangeduid — in de praktijk zoolang mogelijk aan de oppervlakte te blijven varen. Daar er op 't oogenblik weinig uitzicht bestaat op belangrijke versterking der electrische motoren, tracht men de machines voor de vaart aan de oppervlakte zoo goed mogelijk te verzorgen. Vrij algemeen zijn daardoor tegenwoordig in gebruik petroleum-, benzine- en gasoline-motoren, wier ontwikkeling voor een groot deel te danken is aan het automobilisme. Deze machines, die den rennenden autocar vaak tot den schrik der wegen gemaakt hebben, bereikten echter in het gebied van Neptunus minder vrees-aanjagend succes. Zij waren tot nog toe niet in staat den onderzeeër aan de oppervlakte meer te geven dan 11, zeggen wij om geen fabrikanten te kwetsen 12 mijl, wat — vergelijk boven — ook nog steeds zeer onvoldoende is, wil de boot als zelfstandig oorlogsvaartuig kunnen optreden.

Geringe snelheid, slecht uitzicht en door die beide weinig kans om den vijand binnen torpedo-afstand te naderen, zijn feiten, die voorsnag het succes van den onderzeeër in den weg zitten. Daarbij is te voegen: kleine actie-radius *), het stellen van bijzonder hooge eischen aan bedrevenheid en kalmte der bemanning en spoedige uitputting dier bemanning, vooral in verband met de ongeriefelijkheid.

Intusschen aan de laatstgenoemde bezwaren is men reeds eenigermate tegemoet gekomen en wel door langzamerhand de booten grooter te bouwen, terwijl de duikboot te dien opzichte weer gunstiger resultaten gaf dan de onderzeeboot; wanneer de boot gemakkelijker te behandelen is, wordt de bemanning niet zoo door de bediening ingespannen en verliest niet zoo spoedig hare gevechtswaarde. Vergrooing van het déplacement verbeterde de woonruimte, zoodat deze op de nieuwere booten evengoed is als op de groote torpedobooten en -jagers, somtijds beter. Ook de actie-radius ging vooruit, zóó zelfs, dat men er thans in Frankrijk aan denkt, booten te bouwen van 2500 mijlen actie-radius. Deze zijn dus niet meer zoo hulpbehoevend

*) Actie-radius is de maximum-afstand dien de boot kan afleggen.

aan hun operatiebasis gebonden. De oudere booten, dat zijn de meeste, ook onze „Luctor et Emergo”, hebben nog niet veel meer dan 350 mijl als maximum.

De twee hoofdbezwaren: geringe snelheid en slecht uitzicht blijven echter bestaan, al wordt ook aan deze beide eenigszins tegemoet gekomen door de vergrooting van het déplacement; doordien de commandotoren bij de grootere boot hooger boven water komt, zal althans bij oppervlaktvaart het uitzicht beter zijn. De snelheid kan gebaat worden, maar dit ligt niet noodzakelijk in de rede, door de vergrooting der boot: de motoren toch kunnen gewoonlijk niet willekeurig vergroot worden, de techniek kan nog geen ontploffingsmotoren op alle mogelijke afmetingen vervaardigen en men komt dus tot aanwending van grooter aantal. Nu zal de evenredig grooter machinekracht, indien men deze verkrijgen kan, aan de grootere boot nog slechts dezelfde snelheid verleen als aan de kleinere. Althans theoretisch. Want practisch zal de grootere minder last hebben van de zee en dus beter haar vaart behouden. De nieuwste Fransche booten zullen 15 mijl moeten loopen, evenals de geprojecteerde Engelsche D-klasse. Maar het is nog niet bekend hoe men zich voorstelt, die vaart te bereiken.

Gewoonlijk verneemt men niet veel van de bereikte resultaten; zoo nu en dan een enkel couranten-berichtje, dat deze of die manoeuvre goed geslaagd noemt. Bij nader inzien blijkt dan gewoonlijk de gestelde eisch buitengewoon eenvoudig geweest te zijn. Het weinige, dat met eenige zekerheid, althans grootere waarschijnlijkheid, bekend is geworden omtrent de Engelsche vlootmanoeuvres met onderzeeërs in 1904 en omtrent die van de Fransche marine in 1905 en het voorjaar van 1906, geeft de rustige zekerheid, dat de onderzeeër in zijn tegenwoordig stadium zeer gemakkelijk geweerd kan worden van eene vloot of uit eene haven. De boot kan — wat algemeen erkend wordt — althans als onderzeeër alleen overdag dienst doen. Hij gebruikt dan onder water zijn periscope (kijker-instrument) om zich te verkennen. Deze steekt boven water uit en is, ook door de witte schuimstreep die hij achter zich maakt in 't water, duidelijk te onderkennen op niet te grooten afstand. Bij de Engelsche manoeuvres werden nu stalen netten vertikaal in 't water opgehangen tusschen twee jagers of snelle stoombarkassen. Zoodra nu een periscope ontdekt werd, stuurden de jagers of barkassen daarop aan.

*th. och
mijl.*

Verscheidene, zij het niet alle onderzeeërs, werden daarmee gevangen, maar alle misten hun succes, daar zij door het overstelpend snelvuur van de jagers en kruisers verplicht waren, op te grooten afstand te duiken, waardoor hunne afgevuurde torpedo's misten. Men kan uit deze manoeuvres geen anderen indruk krijgen, dan dat de onderzeeër het aflegt tegen torpedobooten, -jagers of barkassen, voorzien van doelmatige staaldraad-netten. Ik zou zeggen, dat een kabel al voldoende was, want ook hiermede kan de periscope gevangen en de onderzeeër blind gemaakt worden. Van de Fransche manoeuvres zegt een schrijver, die op de hoogte gebracht schijnt, „dat de commandanten der onderzeeërs de overtuiging gekregen hebben, dat het bij den huidige stand van zaken nòch bij goed weer, nòch bij slecht weer gelukken kan, met de onderzeeërs in eene positie te komen, die den aanval verzekert; in het gunstigste geval zou dit slechts dan mogelijk zijn, wanneer de vijand zich in de nabijheid van de kust ophoudt en niet beschermd is door torpedobooten of -jagers.”

Men lette op: de schrijver spreekt niet van succes verzekeren, maar nog slechts van: den aanval verzekeren, d. w. z. op zoodanigen afstand komen, dat de aanval mogelijk is. Het succes hangt dan nog af van het gelukken van dien aanval.

Het valt intusschen niet te ontkennen, dat voor de onderzeeërs in de toekomst eene rol is weggelegd, en dat reeds thans met hen rekening gehouden moet worden, al is hun aanval dan ook bij goede voorbereiding zeer wel te verijdelen. En in het vooruitzien van die komende belangrijkheid komt aan Frankrijk, dat reeds in 1885 zijne ernstige pogingen tot den bouw van deugdelijke onderzeebooten aanving, alle eer toe. Merkwaardig is echter het verschil bij den aanbouw, tusschen dit Romaansche volk en de Angelsaksische bureu. Frankrijk, niet tevreden met proefmodellen, bouwde er telkens bijna van elke soort meerdere tegelijk en waar het de gelegenheid ruim openstelde, bezit het thans 17 verschillende typen. Nu het waarschijnlijk door twintig jaar lang ijverig zoeken, in het bezit is gekomen van eene op zich zelf en voor de omstandigheden goede soort duikbooten, de „Circe”-klasse van 480 ton o.a., bouwt het met groote snelheid een menigte van deze vaartuigen aan, bij 16 en 20 tegelijk, terwijl zelfs bij hare goede eigenschappen de resultaten van het optreden dezer booten nog slechts uitermate gering kunnen zijn.

Terecht zeide in 1900 in de Marine-vereeniging de heer B a u d u i n — en meerdere autoriteiten zeiden het — dat zij in de eerste plaats een moreel effect hebben. Zoodra dit moreele effect echter algemeen erkend wordt als zoodanig, is het weg, en wordt het visschen naar onderzeeërs een sport.

Koeler dan Frankrijk vatten Engeland en Amerika, nog voorzichtiger Duitschland de zaak aan.

Engeland, dat vóór 1900 niets van de onderzeeërs wilde weten, omdat het terecht den booten volslagen blindheid verweet, kwam in dat jaar tot 't juiste inzicht, dat het al licht goed was, zich een paar booten aan te schaffen, „just to see what others could do with them”.

Vijf „Holland”-booten werden aangeschaft en sinds dien werden drie grootere typen gebouwd, de A-booten van 200 ton, de B-booten van 300, de C-booten van 313 ton; een vierde categorie, die D zal heeten en 15 mijl moet loopen, wordt geprojecteerd, zoodat het schijnt, alsof voldoende resultaten bereikt zijn. Te oordeelen naar al wat men in staat is omtrent het vraagstuk te weten te komen, zou men zeggen, dat het wel in zekeren zin voor-namelijk om dezen schijn te doen kan zijn.

Toch, men kan verwachten, dat er altijd een voldoende aantal menschen met koele hoofden gevonden zullen worden, die de werkelijke waarde der dingen zien en die zich in de politiek door al dat gebluf niet laten overrompelen. In het laatst van den oorlog in Oost-Azië werd het gerucht verbreid, dat Rusland 30 „Lake”-booten had aangeschaft (ze waren met geen mogelijkheid zoo dadelijk te leveren!) Japan liet toen kalmpjes uitstrooien, dat het 50 „Holland”-booten had gekocht!

De Vereenigde Staten van Noord-Amerika hebben in 1899 één „Holland”-boot gekocht, de „Fulton”, en voor verdere proefnemingen in 1900—'02 nog een 7-tal van deze booten aangeschaft. De proeven hiermede, hoewel de booten tamelijk wel voldeden aan hetgeen geëischt was, beloofden echter zóó weinig voor practisch gebruik, dat het marine-bestuur besloot, geen verdere booten aan te schaffen. Intusschen werd toch jaarlijks een millioen dollars beschikbaar gesteld voor vergelijkende proeven tusschen verschillende typen van booten, en hiervan werd o. a. gebruik gemaakt om een „Lake”-boot te beproeven. Deze, de „Protector”, bleek althans zoo voldoende, dat de commissie vijf van deze duikbooten aanbeval. In het jaar 1905 werden andermaal vier onderzeebooten, thans van een

vergroot en verbeterd „Holland”-type, besteld, en die worden dezer dagen beproefd. De Vereenigde Staten hebben tot-nog-toe geregeld en met volharding, maar uiterst sceptisch proeven doen nemen. Uit het geringe aantal der booten blijkt echter wel, dat men haar nog geen plaats in de verdediging toekent: twaalf booten, waarvan vier onder beproefing.

Duitschland doet proeven met één boot van het „Holland”-type en heeft nog een verbeterd model in de maak, zoodat ook hier nog geen sprake is van een plaats bij de zeemacht innemen. Wij zouden nog kunnen noemen Rusland, dat zoowel duik- als onderzee-booten bezit, en Japan, dat een zestal „Holland”-booten van verschillende modellen rijk is.

.

Het moet na het bovenstaande duidelijk zijn, dat 't vraagstuk van de onderzee-vaartuigen nog in zoodanig stadium verkeert, dat ook voor Nederland geen oogenblikkelijk nut van dit wapen te verwachten is in oorlogstijd. Maar met dat al is het een vraagstuk, en een, dat voor ons land, voor elke kleine zeemogendheid, van bijzonder belang is. Want, kan de onderzeeër zijn doel bereiken, dan kan hij de grootste schepen des vijands ontredderen. Waar zulk een mogelijkheid bestaat, mag de kleine zeemogendheid niet nalaten alle krachten aan te wenden om haar tot eene waarschijnlijkheid te maken, en moet dus trachten door wat zij kan koopen en wat zij zelf kan verbeteren, een type van onderzeeër te verkrijgen, dat een waarlijk ernstig wapen is.

Hoewel ik in geen geval de aanschaffing van onze „Luctor et Emergo”, thans volgens M. R. „Onderzee-torpedoboot N°. 1” geheeten, kan betreuren — wie zal zeggen hoeveel nuttige lessen zij ons geven zal! — er kan geen sprake van zijn, meer van deze booten voor de verdediging van Nederland, noch voor Indië aan te schaffen. Wel echter ligt het m. i. op onzen weg, nog een ander type — of zelfs twee verschillende modellen — in ons bezit te brengen, en in de eerste plaats wel een duikboot van minstens 350 ton.

Dan kunnen wij al onze krachten, al onze vindingrijkheid inspannen tot het bekomen van sprekende resultaten bij vergelijkende proefnemingen.

A. E. THIERENS.

*Ook kan onze marine wel een aan-
de onderzeebootvloot een deel*



