

HOOFDSTUK XXII.

De Minister Huysen van Kattendijke. — Binnenlandsche strijd in Noord-Amerika. — Wet op de Zeemilitie. — Nieuwe plannen. — Enquête van 1862. — Pantser rapport. — Verrichtingen der zeemacht in de koloniën en in Japan. — De Prins Hendrik. — Indische Militaire Marine. — Gepantserd materieel onder de Ministers Pels Rijcken en Brocx. — Gebeurtenissen ter kuste van Guinea. — Aanvang van den oorlog met Atjeh.

Vrij algemeen werd het optreden van den Kapitein-Luitenant ter zee Ridder Huysen van Kattendijke als Minister van Marine toegejuicht. Niet alleen de meeste zeeofficieren, maar ook velen buiten het corps, wier vertrouwen in het beleid van zijn voorganger door al het geschrijf daarover min of meer geschokt was, zagen met genoegen weder een zeeofficier aan het hoofd van het departement. Hij was iemand van middelbaren leeftijd, die zich door zijne persoonlijke hoedanigheden vele vrienden verworven en steeds groote liefde voor zijn vak aan den dag gelegd had. Zijne taak zou echter eigenaardige moeilijkheden opleveren.

Deze sproten hoofdzakelijk voort uit hetgeen omstreeks dezen tijd op maritiem gebied voorviel. Ongetwijfeld hadden in den loop der eeuwen vele uitvindingen en ontdekkingen plaats gehad, die op de maatschappij in haar leven en bedrijf een gewichtigen invloed uitoefenden. Doch er is geen tijdperk in de geschiedenis der wereld te vinden, waarin de uitvindingen of de wijzigingen in de toepassing daarvan elkander zoo snel opvolgden, als in de 19^{de} eeuw, vooral omstreeks hare tweede helft. Dit geschiedde onder den invloed van den stoom en van de electriciteit op bijna elk gebied; ook op dat der krijgswetenschap. Men vergelijkte slechts, om zich van de waarheid hiervan te overtuigen, de ontwikkelingsgeschiedenis van het vestingstelsel, het oorlogsschip, het geschut en het schietgeweer van de 16^e tot de 19^e eeuw met de reuzenschreden, die later in betrekkelijk weinig jaren zijn gedaan. Het spoedig verouderen van hetgeen nog onlangs tot de nieuwste vindingen behoorde was er het gevolg van. Dit verzwaarde de taak der meeste bewindslieden, die met beperkte middelen in het noodige moesten voorzien, en dan, zoo als in Nederland met de marine het geval was, nog de eer van een roemrijk verleden moesten ophouden.

's Ministers voorganger had eene afwachtende houding aangenomen en inmiddels voor de koloniën gezorgd. Kleine stoomschepen waren gebouwd, geschikt tot opsporing en bestrijding van zeeroovers, waarvan men in oorlogstijd echter weinig nut zou hebben, en grootere, die naar veler oordeel op den inlander niet denzelfden indruk maakten, vroeger door een flink bewapend oorlogsschip teweeggebracht. Voor 's lands defensie was in de laatste jaren weinig, voor de uitbreiding der eigenlijke vloot nog minder gedaan. Tot op zekere hoogte liet dit zich verklaren uit de belangrijke wijzigingen, die andere mogendheden omstreeks dezen tijd in hare schepen brachten. Van zeilschepen met hulpstoomvermogen was geen sprake meer, en de schroefstoomschepen, nog onlangs de kracht der vloten van Engeland en Frankrijk, trachtte men nu, op grond der ervaring in den Krim-oorlog opgedaan, door gepantserd materieel te vervangen. Frankrijk had in 1858 de *Gloire*, de *Invincible* en de *Normandie* op stapel doen zetten, die van hout gebouwd en met ijzeren platen bekleed moesten worden. Engeland, dat eerst sommige houten bodems liet pantseren, zette in 1859 de *Warrior* op stapel, die van ijzer gebouwd en den 5^{den} Januari 1861 te water gelaten werd. Bij die gepantserde stoomschepen, welke evenals de roeischepen der oudheid onafhankelijk van den wind konden manoeuvreeren, bracht men tevens een ram aan, in den trant van de snebbe der oude galeien. Andere mogendheden sloegen de eerste proefnemingen der beide genoemde rijken gade en maakten aanstalten die te volgen. Terwijl zich weldra een algemeen streven openbaarde om het

scheepsboord tegen de uitwerking der bestaande artillerie te beveiligen, poogde men omgekeerd door verbetering van het geschut het doel der pantsering te verijdelen. Zoodoende werd een wedstrijd in het leven geroepen, die in onze dagen nog voortduurt, hoewel deskundigen erkennen, dat de overwinning ten slotte aan de artillerie zal verblijven. Mocht Nederland zonder gevaar voor zich zelf en zijne koloniën den aangevangen wedloop onverschillig aanzien? Stellig niet dan tijdelijk, ter besparing van kostbare proeven, hetgeen de Minister Lotsy blijkbaar had bedoeld. Zijn opvolger, die nu dezelfde vraag ter beantwoording kreeg, had nauwelijks de portefeuille aanvaard, of de eerste tijding werd ontvangen van den binnenlandschen krijg, die in Noord-Amerika was uitgebroken wegens de poging door eenige Zuidelijke Staten aangewend om zich van de Unie af te scheiden. Nederland, terzelfder tijd in moeielijkheden geraakt met Venezuela, dat een schoener onder Nederlandsche vlag had aangehouden, vaardigde den 15^{den} Juni 1861 een verbod tot kaapvaart uit, met bepaling dat vreemde kapers, onder welke vlag ook, slechts in geval van zeeramp binnen de havens zouden worden toegelaten; het herinnerde bovendien, dat Nederlandsche onderdanen noch oorlogskontrabande, noch *dépêches* mochten vervoeren en de blokkade moesten eerbiedigen. Hetzelfde stuk maakte bekend, dat de Koning machtiging had verleend tot eene tijdelijke versterking van het eskader in West-Indië met de *Zeeland*, de *Djambi* en de *Vesuvius*, om den handel en de scheepvaart van Nederland in die wateren te beschermen. De Kapitein ter zee Fabius, die den 21^{sten} Juni met de *Zeeland* uit Vlissingen vertrok om het bevel over 's lands eskader in West-Indië op zich te nemen, kreeg uit dien hoofde last zich eerst met zijn bodem naar Noord-Amerika te begeven, ten einde zich met betrekking tot sommige punten behoorlijk op de hoogte te stellen. Later vertrokken de *Vesuvius* van Hellevoet, onder het bevel van den Luitenant ter zee der 1^e klasse A. Schotborgh, en de *Djambi* van het Nieuwediep, onder het bevel van den Kapitein-Luitenant ter zee M. H. Jansen, beiden naar Curaçao, in welk station zich destijds bevond de Kapitein-Luitenant ter zee J. F. Koopman met de *Cornelis Dirks* en de schoeners *Schorpioen* en *Atalante*.

Den 19^{den} Augustus bereikte de Kapitein ter zee Fabius de Chesapeake-baai, waar de Commodore der Noordelijken, die de baai blokkeerden, hem vergunde door te stoomen tot Hamptonroads, en twee dagen later tot Annapolis, in welks nabijheid zich de Zuidelijken bevonden. De bevolking verkeerde in groote opgewondenheid wegens de oorlogstoebereidselen in den omtrek, waar belangrijke gebeurtenissen ophanden schenen te zijn. De Nederlandsche bevelhebber, die van de autoriteiten eene goede ontvangst genoot en zich ongestoord naar Washington kon begeven, had nochtans met eigenaardige moeielijkheden te kampen. Eerst was de telegraaf tijdelijk defect, voortdurend was het postverkeer zeer ongeregeld en de benoodigde aanvulling van victualie en steenkolen, die te Annapolis niet te bekomen was, moest van Baltimore worden ontboden. Hij vroeg den Nederlandschen Gezant de vereischte inlichtingen en tevens hoe het gouvernement te Washington het gebeurde met de *Sumter* had opgevat, dat hij uit de dagbladen had vernomen. Den 7^{den} September ontving hij een uitvoerig antwoord, gedagteekend van den 4^{den}, waaruit bleek, dat het gouvernement te Washington geene kaperbrieven had uitgereikt en vooralsnog niet voornemens scheen dit te doen; dat het geene verklaring had afgelegd betreffende de oorlogskontrabande en als zoodanig beschouwde wat algemeen daarvoor gehouden werd; dat het zich tot dusverre vergenoegde met de zuidelijke kust in staat van blokkade te stellen en de neutrale schepen af te wijzen; dat eindelijk de Nederlandsche gezant officieel niets had vernomen van hetgeen met de *Sumter* was voorgevallen.

Nog denzelfden dag, waarop dit schrijven werd ontvangen, liet de commandant van de *Zeeland* alles gereed maken om des nachts te kunnen vertrekken. Hij verliet de Chesapeake-baai en bevond zich weldra te Curaçao, waar hij het bevel over 's lands eskader op zich nam.

Ter opheldering van het gebeurde met de *Sumter* moeten hier eenige bijzonderheden worden ingelascht. Evenals bij den opstand der Noord Amerikanen in het laatst der achttiende, en bij dien der Nederlanders zelven in de zestiende eeuw, was natuurlijk de vraag gerezen, hoe derden zich tegenover de Zuidelijken of Geconfedereerden te gedragen hadden. Hierbij mag niet uit het oog verloren worden, dat velen zich eene geheel andere uitkomst van den onderlingen strijd voorstelden, dan later verkregen werd. Bij de heerschende onzekerheid hadden Groot-Brittanje en Frankrijk, zonder het gouvernement der Geconfedereerden te erkennen, besloten de beide partijen als oorlogvoerende mogendheden te beschouwen. Kapers en prijzen zouden echter niet in de havens worden toegelaten. Aanvankelijk was de zeemacht der Noordelijken, die geene kapers uitzonden, niet toereikend voor eene werkelijke blokkade der zuidelijke kust, waarom het effectieve daarvan eene wijle werd betwist. De Zuidelijken, die slechts enkele kleine kapers in de nabijheid der kust bezaten, vormden eerst in den zomer van 1861 het plan tot uitrusting van oorlogsschepen, die als kruisers den handel der Noordelijken afbreuk zouden kunnen doen. Zij verwezenlijkten het door een klein, oorspronkelijk niet voor het doel bestemd stoomschip uit te rusten, hetwelk thans den naam van *Sumter* ontving. Het liep onder stoom 9 mijlen, voerde een barkstuig, werd bewapend met vier 32 ponders en een 60 ponder à pivot en bemand met ruim honderd koppen. Kapitein Semmes, die tot commandant werd benoemd en als zoodanig eene aanstelling ontving van Jefferson Davis, den President der Geconfedereerden, heeft in 1887 een werk uitgegeven over zijne verrichtingen met genoemden bodem en later met de *Alabama*, dat wel wat sterk gekleurd, doch de lezing alleszins waardig is. Hij wist uit de Mississippi in zee te komen, ondanks de pogingen van een Noord-Amerikaanschen kruiser om dit te beletten, verbrandde een koopvaarder omdat schip en lading beiden den vijand toebehoorden, en kwam met zes prijzen, die neutralen eigendom overvoerden, in eene haven op Cuba. De Spaansche autoriteiten, gewezen op het besluit van Groot-Brittanje en Frankrijk, vergunden hem ververschingen en omstreeks honderd ton steenkolen in te nemen, doch ontkenden zijn recht op de gemaakte prijzen en lieten deze vrij. Later vertoonde hij zich voor Curaçao, waar de autoriteiten hem eerst als kaper afwezen, doch 's anderen daags toelieten, nadat gebleken was, dat hij eene behoorlijke commissie bezat. Zij gedoogden nu, dat hij een gebroken mast repareerde en evenals op Cuba steenkolen en ververschingen innam. De Kapitein-Luitenant ter zee Koopman, die in een schrijven van 22 Juli het binnenvallen van de *Sumter* meldde, voegt er bij, dat geene plichtplegingen met dien bodem waren gewisseld. Te Port-of-Spain op Trinidad gingen de Engelsche autoriteiten geheel op dezelfde wijze te werk. Alleen beweert Kapitein Semmes, dat met de officieren van de *Cadmus*, die kort voor zijn vertrek binnenkwam, eenige officiële beleefdheden plaats hadden.

Vervolgens bezocht de *Sumter* Maranhao in Brazilië, Cayenne en Paramaribo, van waar de Luitenant ter zee der 1^e klasse J. A. H. Hugenholtz, als stations-commandant, in zijn rapport van den 20^{sten} Augustus berichtte, dat genoemd vaartuig daags te voren was binnengekomen om zijn volk te ververschen en steenkolen in te nemen. Uit een rapport van den 3^{den} September blijkt, dat de *Sumter* tot den 30^{sten} Augustus ter reede van Paramaribo had vertoefd en na eenig oponthoud aan den mond der rivier weer zee gekozen had. Volgens het verhaal van Kapitein Semmes werd hij op het Fransche eiland Martinique uiterst hartelijk ontvangen, doch kwam daar een Noord-Amerikaansche kruiser hem op het spoor. Hij verschalkte zijn tegenstander, doch besloot, nu de vijand hem eenmaal ontdekt had, den Atlantischen Oceaan over te steken.

Dit kwam de Nederlandsche regeering niet ongelegen, omdat de Gezant der Vereenigde Staten reeds ernstige verzoeken had ingediend over de hulp in de Nederlandsche koloniën bewezen aan een „zeeroover,” die het op den Noord-Amerikaanschen eigendom gemunt had. De rol van de *Sumter*, die in de eerste dagen van Januari 1862 te Cadix en later te Gibraltar kwam, bleek geheel afgespeeld. Kapitein Semmes, die zich door invloed van Noord-Amerikanen in het erlangen van steenkolen bemoeielijkt en eindelijk zoo goed als geblokkeerd zag, besloot in April zijn bodem te Gibraltar op te leggen, waar die een paar maanden later verkocht werd. Hij zelf begaf zich naar Engeland tot het aanvaarden eener andere taak.

Mocht het verblijf van Kapitein Semmes met de *Sumter* te Curaçao hier te lande niet denzelfden staatkundigen hartstocht hebben opgewekt, als weleer dat van Paul Jones met zijne kaperschepen ter reede van Texel, het bleef daarom niet onbesproken. Zoo werd het ook na een lezing van Mr. J. Heemskerk Az. in Felix Meritis te Amsterdam over oorlogscontrabande, bij een daarop gevolgd gemeenzaam onderhoud nog aangeroerd. Volgens het korte verslag daarvan, voorkomende in het Handelsblad van den 9^{den} Februari 1862, gaf de spreker op eene hem gedane vraag ten antwoord, dat de zaak van de *Sumter* z. i. eigenlijk geen geval van oorlogscontrabande was, waardoor men een toevoer door particulieren verstaat. De steenkolen waren door het openbaar bestuur verstrekt, doch onder zeer verschoonende omstandigheden. In de voordracht zelf was aangetoond, dat het nog lang niet in alle opzichten was uitgemaakt wat men onder oorlogscontrabande moest verstaan.

Terwijl in den zomer van 1861 de Kapitein ter zee Fabius met de *Zeeland* naar Noord-Amerika stevende en Kapitein Semmes door zijne verrichtingen met de *Sumter* in West-Indië aanstoot gaf, kwam eene wet op de Zeemilitie in behandeling. Dit was iets geheel nieuws, hetwelk door velen met belangstelling werd tegemoet gezien. Het gebrek aan bevaren matrozen, ja aan zeevolk in het algemeen was voor de marine grooter geworden, na de hooge vlucht, welke de koopvaardij sedert de eindregeling met België had genomen. Elders is er op gewezen, dat de reederijen het ontbrekende aanvulden door het aannemen van zoogenaamde Maleiers; hier moet er vooral de aandacht op gevestigd worden, dat zij door hooge maandgelden met beperkten dienstdtijd de beste krachten tot zich trokken. Onder den indruk hiervan was in artikel 186 der Grondwet van 1848 de bepaling opgenomen, dat een gedeelte der militie voor den dienst ter zee kon worden bestemd. Blijkbaar was de regeering voornemens van deze bevoegdheid gebruik te maken; want zij had bij een wetsontwerp op de Nationale Militie, dat alle bepalingen dienaangaande meer in overeenstemming moest brengen met de nieuwe Grondwet, ook een hoofdstuk over Zeemilitie opgenomen. Doch het scheen met dit gansche wetsontwerp niet recht te willen vloten. Het was reeds in April 1856 bij de Tweede Kamer ingediend, doch niet behandeld, hetgeen zich nog een paar malen had herhaald. En toen het den 29^{sten} November 1860 eenigszins gewijzigd weder bij de Tweede Kamer was ingekomen, werd de behandeling daarvan, wegens de Ministeriële crisis verschoven, zoodat het eerst in Juli 1861, dus na het optreden van den Minister Huyssen van Kattendijke ter tafel kwam. Bij de openbare discussiën werd in het wetsontwerp eene wijziging gebracht, die in de toepassing minder schadelijk bleek te zijn, doch in beginsel alles op losse schroeven stelde. Het regeeringsvoorstel luidde, dat van elke lichting voortaan 600 man ter zee zouden dienen, die zich vrijwillig moesten aanbieden, waaraan echter oorspronkelijk was toegevoegd: „*Is hun getal niet voldoende, dan wordt het ontbrekende aangevuld uit de overige lotelingen der lichting, die geacht worden de meeste geschiktheid voor den zeedienst te bezitten.*” Maar deze bepaling vond tegenstand. Zij herinnerde volgens sommigen te zeer aan den Franschen tijd. Vruchteloos wees de regeering er op, dat men toch bij voorkeur hen zou nemen, die langs de kusten waren geboren en opgevoed. Deze verklaring had niet de bedoelde, ja veeleer eene

tegenovergestelde uitwerking; want de heer ten Bruggen Hugenholtz, een gewezen zeeofficier, die twintig jaar geleden om redenen van gezondheid eervol was ontslagen, thans lid der Tweede Kamer zeide letterlijk: „*Uit ervaring ben ik overtuigd, dat er van een Gelderschen boerenzoon beter matroos te maken is dan van de meeste visschersjongens van de kusten. Ik beschouw het in ieder geval als eene onbillijkheid, eene ongelijkheid in de wet, wanneer er eene willekeurige designatie zal plaats hebben voor een of ander gedeelte van ons land.*” Zijn voorstel om die woorden weg te laten werd met 47 tegen 14 stemmen aangenomen. Dien ten gevolge werd door het woordje „*kan,*” evenals in de Grondwet, de inlijving bij de zeemilitie voor elke lichte facultatief gemaakt, dewijl het geval denkbaar was, dat zich geene vrijwilligers aanboden.

Volgens het oordeel van den Minister van Marine zou dit geval zich echter wel niet voordoen. Zij, die zich voor de zeemilitie aanboden, zouden slechts 4 in plaats van 5 jaren behoeven te dienen. Behalve de ruimere betaling, die zij aan boord genoten, zouden zij alleen binnenslands en langs de kusten gebruikt, en zonder nadere wet niet naar de koloniën gezonden worden; na het geheele eerste jaar in dienst te zijn geweest, zouden zij in gewone tijden vergunning krijgen tot uitoefening van de groote vaart en de visscherij; na afloop van hun dienstdienst bleven zij in vredestand vrijgesteld van schuttersdienst. De Minister had blijkbaar juist gezien. Nadat toch de wet op de Nationale Militie, waarvan die op de Zeemilitie een onderdeel uitmaakte, aangenomen en met 1862 in werking getreden was, boden zich 72 vrijwilligers aan, welk getal gaandeweg klom tot het eindelijk meer dan 600 bedroeg. In veler oog was het evenwel een duurzaam nadeel, dat juist om de hieraan verbonden voordeelen van elke provincie, naar evenredigheid van haar aandeel in de lichte, ook een bepaald cijfer bij de Zeemilitie werd ingelijfd. Het was toch dientengevolge, dat later, vaak met voorbijgang van werkelijke zeevarenden, personen van allerlei beroep voor den zeedienst werden aangewezen.

Moeielijker was de taak voor den Minister, toen hij bij de behandeling der begroting voor 1862 zijne plannen met betrekking tot het materieel moest uiteenzetten. Toegevend, dat eene uitbreiding der vloot tot 20 stoomfregatten en 20 korvetten niet meer doenlijk was en dat zelfs bij de uitbreiding, welke andere natiën aan hare vloten hadden gegeven, door de kleinere niet langer aan een handelend optreden ter zee gedacht kon worden, vond hij het materieel sedert 1856 niet genoeg vooruitgegaan. Hoewel hij later bij de mondelinge verdediging uitdrukkelijk verklaarde, dat het hem ontzettend leed zou doen, indien men hem de bedoeling toeschreef een blaam te willen werpen op zijn ambtsvoorganger, dien hij hoogachtte en aan wien vooral het personeel der marine groote verplichting had, zoo was het toch onmiskenbaar, dat hij veel afkeurde en in menig opzicht een anderen weg op wilde. Zijn voornemen was minder schepen in actieven dienst te houden, de op stapel staande bodems te doen voltooiën en dan de werf te Vlissingen op te heffen. Weliswaar zou men op 's rijks werf te Amsterdam, de eenige die dan voor den bouw van groote schepen overbleef, zoo lang niet het Noordzee-kanaal tot stand gekomen of het Noord-Hollandsche kanaal verbeterd was, geene schepen van de grootste soort op stapel kunnen zetten; doch hieraan bestond vooreerst geene behoefte. De Minister achtte kuilkorvetten met een stoomvermogen van 350 p. kr. en 22 stukken voor Oost-Indië gewenscht en de bestaande verdedigingsvaartuigen ondoelmatig. Hij was van plan eene gedeeltelijk gepantserde kanonneerboot in Engeland te bestellen, getrokken geschut voor de drijvende batterijen en verdedigingsvaartuigen aan te schaffen en de kleine vaartuigen voor Oost-Indië, die bij de uit- en thuisreis telkens groote kosten veroorzaakten, op Java zelf te doen bouwen en hen dan in de kolonie te laten. Dit vond bijval in 's lands vertegenwoordiging; doch het afkeurend oordeel over de verdedigingsvaartuigen en de kleine stoomschepen, waaraan in de laatste jaren zooveel geld was besteed, maakte een pijnlijken indruk en deed menig bezwaar

opperen tegen de nu voorgestelde kuilkorvetten met grooter stoomvermogen. De Minister lokte hierop eene parlementaire enquête naar den staat der zeemacht uit, waartoe de Tweede Kamer den 16^{den} December 1861 met 34 tegen 32 stemmen besloot. 's Anderen daags werd de begroting, die nu in afwachting van den uitslag der enquête eenigermate als credietwet werd beschouwd, met 50 tegen 18, en later door de Eerste Kamer met algemeene stemmen aangenomen. De Minister Huyenss van Kattendijke, die blijkbaar het vertrouwen der meerderheid in de Staten-Generaal genoot, bleef met het Departement van Marine belast bij het tweede ministerie Thorbecke, dat in Februari 1862 optrad.

Nog onzeker ten opzichte van de noodzakelijkheid der pantsering, die hij voorloopig tot stoomkanonneerbooten wilde bepalen, had hij eene Commissie benoemd om een daartoe beraamd plan te onderzoeken, toen zich in April 1862 de mare verbreidde van hetgeen onlangs in Noord-Amerika met gepantserde schepen was voorgevallen. De *Merrimac*, een oud fregat, door de Zuidelijken met ijzer bekleed, van een ijzeren dak en een ram voorzien, had den 8^{sten} Maart ter reede van Hampton, ongedeerd door het zware geschut van de houten schepen der Noordelijken, de *Cumberland* met een paar stooten in den grond geboord en de *Congress* vernield. Denzelfden avond was echter de *Monitor*, een ijzeren torenschip, van New-York opgedaagd, hetwelk den 9^{den}, na een gevecht van vier uren met de *Merrimac (Virginia)* het strijdperk had behouden, doch zonder zijn tegenstander geheel overwonnen te hebben.

Dit voorval, door geheel Europa als de eerste ontmoeting tusschen gepantserde schepen met groote belangstelling vernomen, bewoog den Minister de bovengemelde Commissie bij aanschrijving van 9 April uit te noodigen tot mededeeling van haar gevoelen over de pantsering in het algemeen. Zij bracht den 23^{sten} Mei haar rapport uit, waarin zij het noodzakelijke der pantsering erkende, ter verdediging van het rijk en de koloniën, doch het aanschaffen van nieuw materieel ontried, zolang men zich in de kostbare overgangperiode bevond. Inmiddels konden sommige voorhanden schepen gepantserd, andere in gepantserde stoombatterijen hervormd worden, waartoe de *de Ruyter* in de eerste plaats werd aanbevolen.

Onder overlegging van dit rapport, verraste de Minister de Commissie van Enquête, die haren arbeid nog voortzette, met een nieuw plan, waarbij hij van de kuilkorvetten afzag en daarentegen pantsering voorstelde. Het vond noch in, noch buiten de Commissie veel bijval. Nadat de enquête, waarbij nagenoeg veertig deskundigen gehoord en meer dan tweeduizend vragen gedaan waren, den 13^{den} September was afgelopen, werd de uitslag gedrukt. Met de bijgevoegde vragen en antwoorden vormde het rapport een foliant van 394 bladzijden. De slotsom was, dat het materieel wel verouderd, maar niet bepaald slecht genoemd kon worden, behalve de stoomschepen der 4^e klasse, de vijf slechts ten deele gepantserde drijvende batterijen en de verdedigingsvaartuigen als de *Pro Patria*.

Over het geheel vond de Commissie den toestand niet zoo erg als sommigen dezen hadden voorgesteld. Tot verdediging der zeegaten achtte zij noodig: 1^o drijvende batterijen, doch beter gepantserd en met stoomvermogen; 2^o gepantserde kanonneerbooten; en 3^o een zeker aantal krachtige oorlogsschepen. Zij vond de wederinstelling eener Koloniale marine niet wenschelijk, wel het behoud der gouvernements- of civiele marine. Zij keurde het aanbesteden op particuliere werven af en kon zich met het plan tot opheffing der werf te Vlissingen wel vereenigen.

Velen betwijfelden, of het practisch nut der enquête wel geëvenredigd was aan den verbazenden arbeid, dien zij had gekost; vooral omdat haar uitslag de natie niet terstond uit de heerschende onverschilligheid opwekte. Er bestond destijds zeker wantrouwen nopens het slagen van kostbare plannen, waaraan het barsten van het nieuwe droge dok te Willemsoord, toen het den 19^{den} September 1862 in gebruik was gesteld, weder voedsel gegeven had. Eene

reeds ingediende wet tot aanschaffing van pantserplaten werd ingetrokken. Bij de behandeling der begroting voor 1863 erkende de Minister, dat de kosten om het zeilfregat *de Ruyter* in een stoomfregat te veranderen niet medevielen, en dat hij nu voornemens was er eene geheel gepantserde stoombatterij van te maken, waartoe ook de *Tromp* in aanmerking kwam. Zijne begroting werd echter den 27^{sten} November door de Tweede Kamer eerst aangenomen, nadat ook alle kosten van de voorbereidende werkzaamheden tot pantsering der beide genoemde schepen er uit gelicht waren.

Bij eene afzonderlijke wet van 27 Juni 1863 werd eene som van 870.000 gld. voor aanschaffing van pantserplaten, en 230.000 gld. tot bekostiging der tot pantsering benoodigde inrichting toegestaan. Het klonk zeker eenigszins vreemd, dat men deze juist te Vlissingen aanbracht, op eene werf, die bestemd was om eerlang opgeheven te worden; doch dit kon wel niet anders, omdat men op 's rijks werf te Amsterdam, zoolang het Noordzee-kanaal niet bestond, aan een diepgang van 50 palm gebonden was. En de *de Ruyter*, die gepantserd moest worden en als zeilfregat een diepgang van 67 palm had, zou er als stoombatterij nog een van 62 palm behouden. Eene latere overbrenging der pantserinrichting zou bovendien geene groote kosten veroorzaken.

Gelukkig bleef Nederland ongemoeid, tijdens de woelingen in de Oude en den hardnekkig voortgezette strijd in de Nieuwe wereld. De Kapitein ter zee Fabius, den 27^{sten} October 1862 met de *Zeeland* uit West-Indië teruggekeerd, vertrok in 1863 met denzelfden bodem naar Tunis en andere havens van de Middellandsche Zee. Den 27^{sten} Juli weer te Vlissingen, ging de *Zeeland* naar de reede van Texel, waar de Kapitein ter zee G. C. C. Pels Rijcken den 21^{sten} Augustus het bevel overnam en zich met den genoemden bodem weer naar Vlissingen begaf. Hij stak er den 9^{den} November met bestemming naar Zuid-Amerika in zee. De *Prins Maurits*, onder den Kapitein-Luitenant ter zee Kemper, den 24^{sten} September van een oefeningstocht met 16 adelborsten naar Oost-Indië teruggekomen, vertrok den laatsten December naar de Middellandsche Zee.

Nederland, dat in November 1863 het vijftigjarig genot van zijne herkregen onafhankelijkheid luisterrijk had gevierd, hoorde slechts van krijgsumroer in afgelegene oorden. Het vond geene reden tot ernstige bekommring in de eerste berichten van vijandelikheden uit Japan. Eenigszins onrustbarend waren de tijdingen van de kust van Guinea, die van verwickelingen tusschen de Nederlandsche en de Engelsche autoriteiten gewaagden, en met zekere spanning ontwaarde men de maatregelen in Duitschland tegen Denemarken.

Sedert lang was dit reeds bedreigd, toen het in December 1863 werd aangetast, eerst door Duitsche bondstroepen van Hannover en Saksen, later gevolgd door Oostenrijkers en Pruisen, welke de gansche taak verder op zich namen en den 1^{sten} Februari 1864 de Eider passeerden. Nederland, evenals meer kleine mogendheden begaan met het lot, dat Denemarken boven het hoofd hing, kreeg meer te zien van de hiertoe gebezigde middelen dan andere. Den 14^{den} Maart verschenen ter reede van Texel, waar af en toe ook eenige Deensche oorlogsschepen binnenvielen, de *Adler*, de *Blitz* en de *Basilisk*, drie gewapende oorlogsstoombooten van Pruisen, komende uit de Middellandsche Zee. Deze weinig beteekenende vaartuigen bleven rustig wachten tot de Oostenrijksche stoomschepen *Radetsky* en *Schwarzenberg* den 1^{sten} Mei opdaagden. Hiermede vereenigd staken zij twee dagen later in zee, waarop den 9^{den} Mei bij Helgoland een hevig gevecht van deze vijf schepen tegen drie Deensche volgde. Acht dagen later liet een Oostenrijksch eskader, bestaande uit de *Elisabeth*, de *Kaiser*, de *Don Juan d' Austria*, de *Friedrich*, de *Wall* en de *Seehund*, onder het bevel van den Baron Wüllerstorff, ter reede van Texel het anker vallen. Het bleef er toeven tot de *Schwarzenberg* en de *Radetsky*, van de geleden schade hersteld, tegen het einde van Juni zich daarbij voegden, waarna allen

den 29^{sten} gezamenlijk vertrokken. Van die Oostenrijksche bodems werd, tijdens den wapenstilstand tot den hierop gevolgden vrede, niets meer bespeurd, dan een tweetal, die op de terugreis nog voor enkele dagen de reede van Texel aandeden. Den 1^{sten} Juni, terwijl het Oostenrijksche eskader er lag, was de Kapitein ter zee Pels Rijcken met de *Zeeland* van zijn tocht naar Zuid-Amerika, de kaap de Goede Hoop en andere plaatsen teruggekeerd. Wat indruk moest het maken, nu het eenmaal ter zee geduchte Nederland oogenschijnlijk zelfs door Oostenrijk werd overtroffen? Gedurende het gelijktijdig oponthoud van schepen der beide oorlogvoerende partijen, hadden zelfs de middelen ontbroken om de onzijdigheid der plaats des noods met geweld te doen eerbiedigen.

Volkomen waar was ook in dit opzicht de bewering, dat er uit den oorlog van Denemarken voor Nederland veel te leeren viel. Niet minder echter uit dien in Noord-Amerika, waar de vroeger beproefde torpedo's, door toepassing der electriciteit, ter verdediging van zeegaten en rivieren uitstekend voldaan hadden. Beschouwt men Nederland, met het oog op zijne middelen tot defensie, dan zag het er donker uit. Doch er waren lichtzijden. Er was namelijk veel gedaan in het belang der algemeene zeevaart, door tijdseinen, stormsignalen als anderszins en tot opheffing van onderscheiden belemmeringen van den handel, door in 1861 bij te dragen tot afschaffing van den Stader-tol en door in 1863 genoeg te nemen met den afkoop van dien op de Schelde. Wil men dit alles ter zijde stellen en het oog uitsluitend op 's lands marine vestigen, dan is voorzeker wel de sterkst uitkomende lichtzijde, dat het beschikbare materiëel, ofschoon niet voldoende ter verdediging van eigen kusten en zeegaten, in handen van het personeel ten volle berekend scheen te zijn voor hetgeen er elders van werd geëischt.

In West-Indië was het geschil met Venezuela op eervolle wijze vereffend en de afschaffing der slavernij voorbereid. Men had de wet ook bekend doen maken aan de weggelooopen slaven in Suriname, die echter vijandelijkheden pleegden tegen hen, die met de kennisgeving belast waren. Om de schuldigen te straffen was de bemanning van de *Amstel*, versterkt met eenig volk van de *Zoutman*, in November 1862 opgerukt, die haar oogmerk niet zonder verlies bereikte. In de moerassige en boschrijke streek, welke zij doortrok, vielen eenige schoten van achter de boomen, waardoor een kwartiermeester het leven verloor en sommigen gekwetst werden. Onder de laatsten bevond zich de adelborst F. de Smit van den Broecke, die aan de bekomen wonden overleed. Dit was een treurig voorspel van de toepassing der wet, die nochtans den 1^{sten} Juli 1863 zonder stoornis der orde in werking kwam, terwijl de Kapitein ter zee Andreae zich met de stoomschepen *Zoutman*, *Amstel*, *Stavoren*, *Dommel*, *Delfzyl* en den schoener *Schorpioen* op de rivier bevond.

Onder het driejarig bevel van den Schout-bij-nacht Vogelpoot, die kort voor zijne terugkomst tot Vice-Admiraal was bevorderd, en dat van zijn opvolger, den Schout-bij-nacht May, had de zeemacht hare gewone taak in Oost-Indië voortgezet. Dank zij hare kruistochten en de toegenomen stoomvaart in den Archipel, begon men er minder te hooren van zeeroovers, ten minste van de vroeger zoo geduchte Soloksche vloten. In April 1861 ontdekte de Luitenant ter zee Jhr. M. W. Bowier, met de *Reteh* gestationneerd in de wateren van Menado, sporen eener dergelijke vloot. Eenige rooversprauwen werden in de baai van Lobo vernield, de bemanning ten deele gedood of op de vlucht gejaagd en meer dan honderd geroofde menschen verlost. De Luitenant ter zee Jolly sneuvelde bij het begin van den aanval, die niet zonder verlies tot den gewenschten uitslag leidde. Dit is slechts een der vele bedrijven in den Archipel, waar de strijd te Banjermasing door andere rustverstoringen op Borneo gevolgd werd. Daarenboven was het gouvernement weer in zekere spanning geraakt met den Sultan van Atjeh over de grenzen van Batoe Baroe, waarop zelfs geschoten was, ofschoon er de Nederlandsche vlag woei, nadat de vorsten van Deli en Langkat de bescherming van Nederland, sedert 1858 weer gevestigd te

Siak, tegen den Sultan van Atjeh hadden ingeroepen. Er was overvloedig stof tot verwickelingen in Oost-Indië, toen de Schout-bij-nacht Fabius tegen het einde van 1864 het bevel der zeemacht overnam. In nog hoogere mate was de aandacht gevestigd op de gebeurtenissen in Japan.

Sedert het vertrek van den Kapitein-Luitenant ter zee Huyssen van Kattendijke in November 1859, had de bevolking de aanwezige vreemdelingen, die slechts noode waren toegelaten, op verschillende wijzen bemoeielijkt. Het gezag van den Taikoen, die hen begunstigde, ging achteruit, ook door toedoen van inlandsche vorsten, die nog eenigszins onafhankelijk waren. De Nederlanders werden op Decima niet verontrust, doch wel op andere plaatsen. Weinig dagen nadat de *Groningen* onder den Kapitein-Luitenant ter zee van der Meersch in Februari 1860 met den nieuwen Consul-Generaal de Wit te Nagasaki was gekomen, vielen aldaar twee Nederlandsche gezagvoerders, als slachtoffers van den volkshaat, waaraan men echter geene staatkundige beteekenis hechtte. De *Groningen* bezocht nog Jokohama en Jedo, alvorens in September de terugreis naar Batavia over Hongkong en Siam te aanvaarden. Den 1^{sten} November 1860 kwam de *Cachelot* te Nagasaki, die een jaar later door de *Koopman* werd afgelost, zonder dat veel opmerkelijks was voorgevallen. Dit stoomschip bezocht in 1862 Jokohama en Jedo met den Consul-Generaal. Toen deze den 28^{sten} November met de *Koopman* weer op Decima terugkeerde, had de opgewondenheid der Japanners hen in September te voren tot het vermoorden van den Engelschman Richardson vervoerd. Terwijl in April 1863 een Engelsch eskader onder den Admiraal Kuper te Jokohama lag om voldoening te eischen, met een paar Fransche schepen onder den Schout-bij-nacht Juarez, verscheen ook de Kapitein-Luitenant ter zee Jhr. F. de Casembroot met de *Medusa*, die den 15^{den} Maart te Nagasaki gekomen was om de *Koopman* te vervangen. Deze bleef voorloopig, wegens den gespannen toestand, in de Japansche wateren, begaf zich bij herhaling van Nagasaki naar Jokohama en terug, doch vertrok daarop volgens ontvangen last naar Hongkong.

Onder de vreemde bewoners van Jokohama heerschte telkens schrik, wegens de kwalijkgezindheid der Japansche bevolking, en de autoriteiten gaven slechts schoorvoetend een weinig toe aan de eischen, haar reeds den 6^{den} April door den Engelschen admiraal gesteld. Onderwijl begon de Prins van Negato, wiens gebied aan de straat van Simoneseiki, een der toegangen tot de Japansche binnensee, grensde, vijandelijkheden te plegen tegen vreemde schepen. Ongehinderd liet hij de *Medusa* in Juni nog doorvaren, toen de Kapitein-Luitenant ter zee de Casembroot zich hiermede naar Nagasaki begaf, om den waarnemenden Consul-Generaal de Graeff van Polsbroek af te halen. Doch toen de genoemde bevelhebber vier weken later met de *Medusa* langs denzelfden weg terugkeerde, werd van den wal gevuurd en zag hij zich genoodzaakt den doortocht te forceeren. De Kapitein-Luitenant ter zee de Casembroot, wiens verhaal van deze en volgende gebeurtenissen in het licht verscheen, onder den titel van „*de Medusa in de wateren van Japan,*” bereikte met vier dooden en zeven gekwetsten de reede van Jokohama, waar de Engelsche en Fransche schepen altijd nog lagen.

Tegen het einde des jaars was de Kapitein-Luitenant ter zee P. A. van Rees met de *Djambi* aangekomen. De onderhandelingen der Engelschen, telkens afgewisseld door vijandelijkheden, hadden tot niets geleid en de Prins van Negato bleef in zijn verzet volharden, zoodat het verkeer tusschen Jokohama en Nagasaki langs een anderen weg moest plaats hebben. Den 15^{den} Mei 1864 bevonden zich de *Djambi* en de *Medusa* weer bij de vereenigde eskaders ter reede van Jokohama, versterking afwachtede, eer het tot afdoende maatregelen zou komen. Den 28^{sten} Juni verscheen de Kapitein ter zee J. E. de Man met *Het Metalen Kruis*; weinige dagen later de Kapitein-Luitenant ter zee J. P. G. Muller met de *Amsterdam*. Na eenig overleg

tusschen de hoofden der eskaders, werd het plan gevormd de straat van Simoneseke te openen. De vier Nederlandsche bodems gezamenlijk onder het bevel van den Kapitein ter zee de Man, met negen Engelsche schepen onder den Admiraal Kuper, drie Fransche onder den Schout-bij-nacht Juarez, en eene gehuurde stoomboot, onder Noord-Amerikaansche vlag, verlieten den 28^{sten} Augustus de reede van Jokohama om den Prins van Negato te straffen en tot andere gedachten te brengen, hetgeen den 5^{den} en den 6^{den} September door een betrekkelijk kort gevecht, waarbij op de gezamenlijke schepen 12 personen gedood en 33 gekwetst werden, gelukte. Met het verdrag van 16 September was de tegenstand van den beheerscher der straat gebroken, maar de zaak met het Japansche gouvernement niet geëindigd. De Nederlandsche schepen behoefden hierop echter niet te wachten.

Achtereenvolgens vertrokken de *Medusa*, de *Amsterdam* en de *Djambi*; in het begin van 1865 ook *Het Metalen Kruis*, nadat de Kapitein ter zee J. van der Meersch, in September met de *Zoutman* uit Nederland naar Japan vertrokken, zijne bestemming had bereikt. Na onstuimige tooneelen in het land zelf, bekrachtigde de Mikado, de eigenlijke Keizer van Japan, de tractaten van 1858, doch werd tevens eene onderhandeling tot het wijzigen daarvan aangeknoopt, die tot de nieuwe overeenkomst van den 25^{sten} Juni 1866 leidde.

Ongetwijfeld had de Nederlandsche Marine zich in Oost-Indië en Japan behoorlijk doen gelden met een materieel, dat thans in Europa als verouderd werd afgekeurd. Was het te verwonderen, dat men de berichten dier krijgsbedrijven met opgetogenheid las, vooral daar hetgeen in de havens voorviel zoo weinig bevredigde. Den 20^{sten} Maart 1865 vertrok de Kapitein-Luitenant ter zee F. L. Geerling met de *Watergeus* tot een tocht naar West-Indië en Noord-Amerika; den 1^{sten} April keerde de Luitenant ter zee der 1^e kl. W. K. van Gennep met de *Prinses Marie* terug van de kust van Guinea, waar hij slechts ruim eene maand had vertoefd. Later volbracht de Kapitein-Luitenant ter zee W. C. Klis een kruistocht in de Noordzee met de *Heldin* en de *Pallas*. Onderwijl bezochten, evenals ten vorigen jare, Noord-Amerikaansche schepen de havens; meer in het bijzonder Vlissingen, waar den 26^{sten} Juli ook de *Kearsage* binnenviel, die een jaar geleden de *Alabama*, den befaamden kruiser der Zuidelijken, in het Engelsche kanaal had vernield. Nederland, dat voor het einde van 1865 nog verscheiden bodems naar Oost-Indië zag vertrekken; waar de Kapitein ter zee Jansen met de *van Speyk*, de *Pallas* en de *Maurits* tot een kruistocht in zee stak, mocht zich gelukkig rekenen, dat het zich geene opofferingen behoefde te getroosten, ter verdediging van den nationalen eigendom. Of het echter tot handhaving van de politie op eigen terrein volstaan kon met het onderhouden van wachtschepen in de zeehavens, reeds vroeger betwijfeld, was andermaal de vraag, toen in de eerste dagen van Februari 1866 een voor Peru bestemd ramschip te Vlissingen binnenviel. Naar de loopende geruchten, zouden een paar andere volgen. De batterijen aan wal werden gewapend en den 4^{den} Februari kwam er de *Adolf van Nassau* van Texel, ofschoon dit houten schip niet berekend was tot handhaving der orde, indien ramschepen haar mochten verstoren. Intusschen overleed de Minister Huysen van Kattendijke den 6^{den} Februari, kort voor het uitbreken eener ministeriële crisis.

Zijn bestuur, ofschoon minder streng beoordeeld dan dat van zijn voorganger, had toch in den laatsten tijd nog al bedenkingen uitgelokt, vooral bij de behandeling der begrooting. Noch de enquête, noch het pantserrapport had tot verbetering der defensie geleid. De gepantserde kanonneerboot, te Feyenoord gebouwd, had niet voldaan; de stalen *Handig en vlug* (later *Nimrod* en No. 3), uit Londen ontboden, evenmin. De *de Ruyter* was in eene stoombatterij veranderd. De Minister, die de stoomschepen, onder zijn voorganger begonnen, had doen afwerken en in 1863 den bouw van de *Valk*, de nieuwe *Urania* en de *Java*, drie schepen met speciale bestemming had gelast, was door hetgeen de *Medusa* in Japan had verricht, weder op

de houten kuilschepen gekomen. Hij liet in 1864 de *van Galen (Het Zilveren Kruis)* op stapel zetten, een jaar later de *Anna Paulowna* en de *Marnix*. Bij eene wet van 19 December 1864 was hem eene som van 135.000 gld. toegestaan tot herstelling van het nieuwe droge dok te Willemsoord, dat sinds 1862 in een onbruikbaren toestand verkeerde. Tot verwezenlijking van zijn aanvankelijk toegejuicht plan om de kleine, voor Oost-Indië bestemde schepen op Java te doen bouwen en die vervolgens in de kolonie te laten, waren maatregelen genomen, die nog niet tot de beoogde uitkomst hadden geleid. Alleen had het Departement van Koloniën zich eenige kleine bodems aangeschaft, onder welke de *Celebes* en de *Orrust*, die door het Departement van Marine bemand werden. De definitieve regeling dier aangelegenheid met het Departement van Koloniën heeft de Minister Huyssen van Kattendijke niet beleefd.

Tijdens zijn bestuur had zich het pantservraagstuk meer en meer op den voorgrond gedrongen. De Kapitein ter zee M. H. Jansen had in de „*Omwenteling in het zeewezen*,” in 1864 te Dordrecht verschenen, met aandrang gewezen op de noodzakelijkheid van gepantserd materieel. Onder den indruk van den aanval op Denemarken, was bij Koninklijk besluit van 3 Juni 1864 eene Commissie benoemd, die den 22^{sten} October een rapport uitbracht over de kustverdediging, waarin zij, onder verwijzing naar het voordeel, dat men in Noord-Amerika van versperringen en torpedo's had getrokken, behalve de werken aan wal, tot verdediging noodig oordeelde: veertien monitors, zeven ramschepen van 33 palm en drie stoombatterijen van 58 palm diepgang. Nog voordat haar rapport aan de Staten-Generaal was medegedeeld, had de Minister bij de begroting voor 1865 gelden aangevraagd voor eene stoomrambatterij of een stoomramschip, dat vermoedelijk een millioen gld. zou kosten. Zij waren tot dit bedrag toegestaan en het schip was in 1865 te Birkenhead besteld. Maar de wijzigingen, later in den bouw gebracht om er een zeewaardig ramtorenschip van te maken en de hiermede gepaard gaande kosten, die wel 600.000 gld. boven de toegestane som bedroegen, haalden den Minister bij zijne laatste begroting (voor 1866) onaangename bedenkingen op den hals. De Tweede Kamer nam haar ten slotte aan met 40 tegen 24 stemmen, de Eerste Kamer niet eenparig, zooals vroeger, maar met 24 tegen 11 stemmen en onder voorwaarde, dat de Minister voortaan, buiten de Wetgevende Macht om, geene ramtorenschepen meer zou doen bouwen. Het bedoelde schip, de *Prins Hendrik*, was bij het overlijden des Ministers nog onderhanden. Nauwelijks had de Minister van Oorlog de portefeuille van den overledene ad interim aanvaard, of de Minister Thorbecke trad den 12^{den} Februari uit het Kabinet, dat nu in vier maanden tijds vele veranderingen onderging, zonder dat een definitief Minister van Marine te vinden was. Men schreef dit toe, zoowel aan staatkundige beweegredenen, als aan den verachterden staat van het materieel, waarop de heer de Roo van Alderwerelt omstreeks denzelfden tijd de aandacht vestigde, door zijne brochure „*Onze zeemacht. Proeve eener populaire beschouwing over de inrichting van het Nederlandsche zeewezen*.” Eigenlijk was ter defensie weinig gedaan. Van de vijf drijvende batterijen waren de *Jupiter* en de *Draak* nu geheel, de drie overige slechts ten deele gepantserd. Van hetgeen verder noodig gebleken was bezat men nog slechts eene stoombatterij en een half voltooid ramtorenschip, dat nu evenwel niet voor landsverdediging, maar voor Oost-Indië scheen bestemd te zijn. Verontrustend was dit voorzeker, toen men eene botsing tusschen Oostenrijk en Pruissen te gemoet zag. Nadat het laatste zich met Italië had verbonden, brak in Juni 1866 de oorlog uit onder omstandigheden, die voor een algemeenen oorlog deden vreezen.

Voor het uitbarsten van den krijg in Duitschland, was de Kapitein ter zee M. H. Jansen met de divisie teruggekeerd, de Kapitein ter zee O. A. Uhlenbeck met de *Adolf* uit de Middellandsche Zee terugontboden en met den 1^{sten} Juni een nieuw ministerie opgetreden, waarin de Schout-bij-nacht Pels Rijcken, als Minister van Marine. Zijn voornemen om de plannen der Commissie

van Defensie te verwezenlijken werd zeer toegejuicht, doch in de uitvoering belemmerd, wegens de oneenigheden tusschen het Ministerie en de Wetgevende Macht. De onverwachte benoeming van den Minister Myer tot Gouverneur-Generaal en de hierop gevolgde motie Keuchenius leidden den 1^{sten} October tot Kamerontbinding, hetgeen de gemoederen in beweging bracht, terwijl de overwinningen door Pruisen behaald en de annexatie van Hannover en andere kleine Staten, waartoe het thans overging, voor eenig gevaar van dien kant beducht maakten.

Eer de nieuwe Kamers den 19^{den} November geopend werden, waren de *van Speyk* en de *Adolf* in October naar de Middellandsche Zee vertrokken, en was bij Koninklijk besluit van 16 November 1866 eene Indische Militaire Marine in het leven geroepen. Deze zou bestaan uit materieel, toebehoorende aan het Departement van Koloniën, dat zich gelijk hierboven is gezegd reeds eenige bodems had aangeschaft en nu andere van het Departement van Marine overnam, welke onder den gemelden naam in Oost-Indië zouden blijven, doch bemand met het personeel der Nederlandsche zeemacht. Met een auxiliair eskader uit Nederland en de gouvernements- of civiele marine, die in het volgende jaar opnieuw georganiseerd werd, moest de Indische Militaire Marine voortaan in den dienst der kolonie voorzien. Een der oogmerken was het auxiliaire eskader meer bijeen te kunnen houden, zoodat het op een gegeven tijdstip beschikbaar was en terstond handelend kon optreden, waar dit gevorderd werd.

Bij den aanvang van 1867 was de staatkundige horizon niet opgehelderd en vertoonde zich eerlang de voor Nederland bedenkelijke Luxemburgsche quaestie, welke oplossing, den 11^{den} Mei door eene Conferentie te Londen bewerkt, niet allen bevredigde. Onder zulke omstandigheden was den Minister Pels Rijcken in April, bij de definitieve begrooting weer meer toegestaan, dan hij aanvankelijk had gevraagd. De Staten-Generaal bewilligden in den bouw van drie ramschepen en drie monitors, ofschoon vele leden ook na de bij herhaling gekregen inlichtingen verklaarden niet recht te begrijpen, wat de Minister met het door hem voorgestelde ramschip eigenlijk bedoelde. Over het nut van den ram zelf bestond geen twijfel, nadat ten vorigen jare in den slag bij Lissa was gebleken, welk eene geduchte uitwerking zoodanig wapen kon hebben. Men vreesde blijkbaar, dat de Minister, ingenomen met het denkbeeld eener actieve marine, het defensief vermogen der ramschepen eenigermate zou opofferen om hun meer zeewaardigheid te geven.

Eene divisie bestaande uit de *Adolf*, de *Zoutman*, *Het Metalen Kruis* en de *Curaçao*, onder den Kapitein ter zee de Man, deed een oefeningstocht van eene maand in de Noordzee. Den 19^{den} Juli, twee dagen voor dat de genoemde schepen de reede van Texel verlieten, kwam aldaar de *Prins Hendrik*, welk ramtoerschip in het gansche land veel belangstelling wekte. Vorstelijke personen, ministers, leden van de Staten-Generaal gingen het bezichtigen en deden er korte tochten mede, om zich van de juistheid der manoeuvres te overtuigen. Den 13^{den} November stevende de Kapitein ter zee de Man met de *Adolf* naar de Middellandsche Zee en ondernam de Kapitein ter zee Jansen met de *Prins Hendrik* een proeftocht, die tot den 10^{den} December duurde.

Op dit tijdstip verkeerde het land weder in eene staatkundige crisis, daar velen, na het verwerpen der begrooting van Buitenlandsche Zaken op den 26^{sten} November, eene herhaalde Kamerontbinding te gemoet zagen. Onder al die verwickelingen hier slechts ter loops aangeroerd, werd in het buitenland aan het door Nederland verlangde gepantserd materieel gearbeid. Met uitzondering van de *Schorpioen*, die in Frankrijk bij Toulon werd gebouwd, had de Minister alles besteld bij twee Engelsche firma's te Birkenhead en te Glasgow. Doch in het land zelf was veel gedaan. De werf te Vlissingen was verder ontruimd en die te Amsterdam tot het

bouwen van gepantserd materiëel ingericht. De *Matador* (later *Guinea*), een gepantserd ramschip, en de monitors *Cerberus* en *Bloedhond* waren er in aanbouw.

Te midden van den heftigen strijd in woord en geschrift over de houding der Nederlandsche regeering in het Luxemburgsche vraagstuk gevoerd, was betrekkelijk weinig gelet op een tractaat, den 5^{den} Maart 1867 met Engeland gesloten, dat nochtans ernstiger gevolgen had, dan een der hangende geschilpunten, waarover het publiek zich te dien tijde verontrustte. Het gold eene door beide partijen gewenschte ruiling van grondgebied, opdat de wederzijdsche bezittingen op de kust van Guinea, die zonderling dooreen lagen, voortaan door eene bepaalde grenslijn van elkander gescheiden zouden worden. Den 6^{den} November was de Kapitein ter zee J. Vos met *Het Metalen Kruis* naar de kust vertrokken, waar in het begin des volgenden jaars de plechtige overgaaf zou geschieden.

Nadat de vergadering der Staten-Generaal den 25^{sten} Februari 1868 weder geopend was, vroeg Mr. Thorbecke den 2^{den} Maart in de Tweede Kamer inlichtingen nopens de jongste ontbinding. Tijdens de hierdoor te weeg gebrachte spanning ontving de Minister Pels Rijcken bericht van den onwil der bevolking van Commenda, om zich onder Nederlandsch gezag te begeven. Hij vond dit echter zoo weinig zorgbarend, dat alleen de *Amstel*, reeds vroeger hiertoe aangewezen, den 10^{den} April van Hellevoet vertrok om *Het Metalen Kruis* te vervangen. Dit zenden van een kleiner schip vond het publiek, door loopende geruchten verschrikt, een vrij geruststellend teeken. Velen wijdden bovendien de meeste aandacht aan de nieuwe politieke crisis, die ophanden was, toen de stukken, door den Minister van Buitenlandsche Zaken in het zoogenaamde Oranje-boek tot verdediging van zijn beleid opgenomen, niet aan het oogmerk voldeden. Den 28^{sten} April verwierp de Tweede Kamer andermaal zijne begrooting, doch met kleine meerderheid, waarop de gezamenlijke Ministers hun ontslag vroegen en den 30^{sten} Mei een geheel nieuw Kabinet optrad, waarin de Kapitein-Luitenant ter zee Brocx als Minister van Marine.

Erkennende dat zijn voorganger den goeden weg tot kustverdediging had ingeslagen, verklaarde hij dien insgelijks te zullen volgen. Voor hij dit nader ontwikkelde bij de behandeling der begrooting voor 1869, kwamen de beide ramschepen *Buffel* en *Stier* uit Engeland en werd het derde, de *Schorpioen*, uit Frankrijk verwacht. Reeds vroeger in den zomer hadden de monitors *Panter* (*Heiligerlee*), *Krokodil* en *Tijger* de Nederlandsche havens bereikt. Bij de verdediging zijner begrooting kon de Minister Brocx er dus op wijzen, dat met inbegrip van de *Prins Hendrik*, die volgens eene vroeger geuite meening echter niet in het stelsel paste, thans vier ramschepen en drie monitors zoo goed als gereed waren, ongerekend het ramschip en de twee monitors, te Amsterdam in aanbouw. Voorloopig wenschte hij daarbij aan te schaffen nog twee monitors en een gepantserd riviervaartuig, volgens een nieuw model, dat in Brazilië goed voldeed. De bouw van houten schepen zou zich bepalen tot dien van twee op stapel zijnde stoomschepen (type *Djambi*) namelijk *Het Zilveren Kruis* en de *van Galen*, welker strijdmiddelen men zou trachten te versterken. De bewapening met getrokken geschut werd bij den vooruitgang op het gebied der artillerie niet meer voldoende geacht. De werf te Vlissingen was met den 15^{den} September 1868 voor goed opgeheven.

Duidelijker dan zijn voorganger, sprak de Minister zijne denkbeelden over de actieve marine uit. Nederland had, volgens zijn gevoelen, behoefte aan gepantserd materiëel tot kust- en riviervediging, alsmede aan een eskader in Oost-Indië. Voor onze bezittingen in West-Indië werd slechts een gering aantal stoomschepen van klein charter vereischt. Alle overige diensten, zooals het vertoonen der vlag, de bescherming van groote handelsbelangen en de oefening der bemanning konden met behulp van datzelfde materiëel geschieden. Onder de aangevraagde sommen, behoorde ook de eerste termijn voor een gebouw tot huisvesting en opleiding der

adelborsten van het Koninklijk Instituut voor de Marine, die zich tot dus ver nog op het wachtschip de *Kortenaer* bevonden. Hiertegen werden nog al bezwaren geopperd, die de Minister op grond zijner ervaring kon weerleggen, daar hij zelf, als eerste Officier-Instructeur, eene reeks van jaren aan het Instituut verbonden was geweest. Zijne begroting werd den 16^{den} December 1868 in de Tweede Kamer met 61 tegen 3 en den 13^{den} Januari 1869 in de Eerste Kamer met algemeene stemmen aangenomen.

Twee artikelen over ons gepantserd materiëel in „*de Gids*” van October en November waren noch tegen den Minister, noch tegen diens voorganger gericht, maar tegen den Directeur van Scheepsbouw, die echter terstond alle verantwoordelijkheid van zich afwierp en zich alleen aansprakelijk stelde voor de wijziging, op zijn raad, door den Minister Huyssen van Kattendijke in den bouw van de *Prins Hendrik* gebracht. Vele ontdekte gebreken werden verbeterd, en het bestaande vond eerlang een verdediger in den Luitenant ter zee C. A. Jeekel, wiens „*Marine-Zoölogie*” in „*Onze tijd*” werd opgenomen. Wegens de herhaalde wijzigingen in het ministerie en de weinige zekerheid van overeenstemming tusschen de Ministers van Marine en van Oorlog, lieten zich nog voor het einde van 1868 krachtige stemmen hooren tot eene wettelijke regeling der defensie. Nederland was vooralsnog ongemoeid gebleven, doch bekommerde zich niet weinig over hetgeen in Duitschland voorviel.

Weldra kreeg het reden tot dadelijke bezorgdheid, toen zich geruchten begonnen te verspreiden nopens den toestand der bezittingen op de kust van Guinea. Zonder eigenlijke rustverstoring, had de bevolking van sommige door Engeland afgestane streken blijken van onwil gegeven. Zelfs was het wenschelijke om de kust maar liever geheel te verlaten, in sommige dagbladen besproken. Onderwijl moest de *Amstel*, in December onder den Luitenant ter zee Everwijn pas teruggekeerd, er nogmaals heen. Den 7^{den} Januari 1869 vertrok de genoemde bodem, thans onder het bevel van den Luitenant ter zee K. C. Bunnik. De Minister van Koloniën, bij herhaling geïnterpelleerd over het nogmaals zenden van zulk een klein schip, gaf te kennen dat de regeering niet voornemens was eene militaire expeditie te doen. Eerlang werd zij toch genoodzaakt het Nederlandsche gezag te doen gelden, nadat zij in de laatste dagen van Juni bericht had gekregen van hetgeen bij Commenda met een gedeelte der equipage van de *Amstel* was gebeurd. Den 26^{sten} Mei was eene sloep met twee zeeofficieren en eenig volk omgeslagen, waarbij velen hun dood in de golven vonden. Een dier officieren en vier matrozen, die zich aan wal gered hadden, waren door de bevolking van Commenda overrompeld en gevankelijk weggevoerd. Hun leven bleef gespaard, met uitzondering van een matroos, die eene poging had gedaan om te ontvluchten. Door tusschenkomst der Britsche autoriteiten werden zij, na gruwelijk bedreigd en mishandeld te zijn, tegen betaling van losgeld uitgeleverd. Nu moest echter straf worden toegediend en mocht van het verlaten der kust geen sprake meer zijn, zoo lang de eer der vlag niet ten volle was gehandhaafd. Om dit te volbrengen, stak de Kapitein-Luitenant ter zee van Trojen den 14^{den} Augustus met de *Koopman* in zee.

Voor men den uitslag vernam, verlieten de *Wassenaer* en de *Valk*, respectievelijk gecommandeerd door den Kapitein ter zee Toe Water en den Kapitein-Luitenant ter zee N. M. J. Kroeff het vaderland met een vreedzamer oogmerk. Een droombeeld der Ouden was door de volharding van den Franschman Ferdinand de Lesseps verwezenlijkt. Het doorgraven der landengte van Suez, in 1859 begonnen, was thans voltooid en de plechtige opening van het kanaal, waardoor een nieuwe en kortere zeeweg naar Oost-Indië was gebaad, zou den 20^{sten} November plaats grijpen. Onder de vorstelijke personen, die haar bijwoonden, behoorde Prins Hendrik, die zich met zijne gemalin naar Brindisi had begeven, waar de *Valk* het doorluchtig paar opwachtte. Van zeventien oorlogsschepen, door onderscheiden natiën tot opluistering van het feest gezonden, voerden drie eene Nederlandsche vlag; want behalve de *Valk* en de

Wassenaer, uit Nederland derwaarts vertrokken, was de Kapitein-Luitenant ter zee Jhr. M. W. Bowier van de andere zijde met de *Curaçao* opgedaagd. Na den afloop der plechtigheid, keerde deze over Perzië naar Oost-Indië terug. De *Wassenaer* deed een kruistocht in de Middellandsche Zee, waar de *Valk* eerst Prins Hendrik overvoerde en vervolgens te Nizza Prins Alexander opnam, die met dezen bodem eenige voornamen havens bezocht. Beide schepen waren nog afwezig, toen de gewenschte berichten van de kust van Guinea ontvangen werden. Bij de behandeling zijner begroting in December 1869 kon de Minister Brocx verzekeren, dat Commenda getuchtigd was. Den 10^{den} November waren detachementen van de *Koopman* en de *Amstel*, onder aanvoering van den Luitenant ter zee der 1^e klasse P. ten Bosch opgerukt tegen het genoemde krom, dat geheel verwoest werd. Nadat beide schepen tot Commany waren genaderd, waar een bivouac werd opgeslagen en de omtrek verkend, hadden onze troepen, bestaande uit 9 officieren met 118 Europeesche en 70 Afrikaansche soldaten onder denzelfden aanvoerder een nieuwen tocht gedaan. Ondanks talloze moeilijkheden, welke het terrein en een hierop verborgen vijand opleverden, hadden zij den 9^{den} December met zeven gekwetsten een ander krom bereikt, welks bevolking met achterlating van vele dooden en tilbare have op de vlucht sloeg. Later werd het besluit gevormd, het dieper landwaarts gelegen Kwassiekrom aan te tasten. Onder aanhoudend vechten, bereikten de onzen het den 11^{den} Januari 1870. Zij veroverden het stormenderhand, doch ten koste van drie dooden en een dertigtal gekwetsten. Deze moesten worden medegevoerd, omdat het plan hen eerst in het bemachtigde krom te verplegen, verijdeld werd door de haastigheid, waarmede onze eigen negers het in brand staken. Den 18^{den} Januari waren zoowel de troepen als de beide schepen te Elmina.

Betreurenswaardig moge de noodzakelijkheid tot dergelijke tochten tegen een half wilden vijand zijn, zij is niet altijd te ontwijken door eene koloniale mogendheid, die als zoodanig haar gezag wil handhaven. En dit was ten volle gedaan, toen de Kapitein-Luitenant ter zee Jhr. D. Bowier den 3^{den} Februari, nog onbekend met het gebeurde, te Hellevoetsluis met *Het Loo* in zee stak. Bij zijne komst te Elmina, was de *Amstel* reeds vertrokken en kon de *Koopman* eerlang volgen. Eene schitterende ontvangst viel aan de officieren en hunne equipages te Nieuwediep en elders te beurt, toen beide schepen den 12^{den} en den 19^{den} Mei achtereenvolgens de Nederlandsche havens bereikten.

Gebonden aan de ruimte, moet veel met stilzwijgen worden voorbijgegaan, omdat volledige opgave niet doenlijk is. Een ding staat vast, namelijk dat het personeel, bij alle verschil van meening over de doelmatigheid van het voorhanden materieel, met het beschikbare, de nationale waardigheid met eere had opgehouden. Niet alleen Japan en de kust van Guinea konden het getuigen, maar ook vele plaatsen in den Oost-Indischen archipel. Onder de talrijke expeditiën, waaraan de zeemacht deelnam, is die naar Bali in September 1868 eene der merkwaardigste. Onder het opperbevel van Kolonel de Brabant, voerde de Kapitein-Luitenant ter zee Boneval Faure het commando over de *Bromo*, de *Amsterdam*, de *Cycloop*, de *Coehoorn*, negen kruisbooten en het gehuurde schip *Maria*. Na volledig geslaagd te zijn in het straffen der schuldigen, keerden de uitgezondenen den 29^{sten} November te Soerabaya terug, waar zij met vreugdeblijken werden verwelkomd. In September 1869 verleende de Kapitein-Luitenant ter zee A. W. Keuchenius met de *Beteh* eenige hulp aan de kustbevolking van Celebes tegen den beruchten Kraeng-Bonto-Bonto. Doch hier moet de opsomming van bedrijven worden gestaakt. Om der bijzonderheid wille zij het genoeg er nog bij te voegen, dat de Kapitein-Luitenant ter zee P. Toutenhoofd zich in de eerste helft van 1869 met de *Marnix* in Japan bevond, toen de binnenlandsche krijg, sedert 1864 aldaar ontbrand, ten voordeele van

den Mikado eindigde. Voortaan zou deze alleenheerscher zijn en geen Taikoen meer het wereldlijke gezag voeren.

Met betrekking tot het materieel der zeemacht was, na het overleggen der begroting voor 1870, zoowel uit de gewisselde stukken als bij de mondelinge verdediging daarvan gebleken, dat de Minister op grond van de uitbreiding der gouvernementmarine en van het verbeterd verkeer in den archipel door het vermeerderd aantal stoomschepen der Nederlandsch-Indische stoomvaartmaatschappij, het auxiliair eskader allengs tot 3 schroefstoomschepen der 1^e klasse wenschte te beperken, waarbij echter voorloopig een vierde stoomschip der 2^e klasse gelaten zou worden, ten einde dit zoo noodig naar Japan te kunnen zenden. In verband hiermede zou de *van Galen* voltooid en de verdere bouw van houten schepen tot gelegener tijd uitgesteld worden. Vooreerst wilde de Minister zich bepalen tot het aanschaffen van monitors, die hij in het belang der defensie nuttiger vond dan de ramschepen. Dat hij thans, nu het gebeurde in Denemarken, Duitschland en Italië nog zoo versch in het geheugen lag, een lager cijfer aanvroeg en dus op de marine wilde bezuinigen, achtten velen bedenkelijk; doch zijne begroting werd den 20^{sten} December 1869 door de Tweede Kamer met 54 tegen 23 stemmen aangenomen. Twee dagen te voren had hij zich bereid verklaard de vervaardiging van een gedeelte van het benodigde aan de particuliere nijverheid toe te vertrouwen, daarbij evenwel als zijn gevoelen uitsprekende: *“Het gaat niet aan te zeggen, of alles bij particulieren, of alles op de werf. Eene werf moeten wij hebben, dus ook er op laten werken. Wij kunnen ons niet uitsluitend op particulieren verlaten, en controle en heft geheel uit de handen geven.”* Men vergete hierbij niet, dat na de opheffing der werven te Rotterdam en te Vlissingen de werf te Amsterdam de eenige was, waar groote schepen gebouwd konden worden en dat men ook daar vooralsnog aan de afmetingen der sluizen van het Noord-Hollandsche kanaal gebonden was. Omstreeks vier jaren geleden was een aanvang gemaakt met het Noordzee-kanaal; doch 29 April 1870 kon door den Koning ten aanschouwen eener belangstellende schare eerst de grondslag gelegd worden voor de Oranjesluizen.

Ter vereffening van nieuwe geschillen met Venezuela, waartoe de geringe macht in West-Indië aanwezig niet voldoende was, zond de Nederlandsche regeering de *Wassenaer*, die in Maart uit de Middellandsche Zee was teruggekeerd, onder den Kapitein ter zee Geerling derwaarts. Weinig vermoedde zij echter, bij het vertrek van den genoemden bodem op den 15^{den} Juni 1870, dat het materieel, waarop de Minister van Marine nog onlangs in de Memorie van Toelichting bij een wetsontwerp tot regeling van het vestingstelsel had gewezen, reeds zoo spoedig noodig kon zijn. Er bestond toch in Mei wel zekere spanning, doch geen dadelijk oorlogsgevaar, hetwelk zich eenige weken later, even overwacht als schrikbarend, in de onmiddellijke nabijheid opdeed.

Pruissen was sedert den vrede van Praag druk aan het annexeeren en aan het regelen van den binnenlandschen toestand. Frankrijk steunde, ten deele wegens den loop der zaken in Duitschland, niet meer zoo onvoorwaardelijk op zijn Keizer, als weleer; maar ook dit scheen hoogstens eene nieuwe omwenteling te voorspellen. Spanje, sedert 1868 in staat van verwarring na het verdrijven der Koningin, trachtte hieruit te geraken door het kiezen van een anderen vorst. Men weet, hoe de tijding, dat het de kroon had aangeboden aan den Prins van Hohenzollern, een bloedverwant van den Koning van Pruisen, een oorlog deed uitbreken, welks gelijke nauwelijks te vinden is. Napoleon III, hetzij om den bestaanden naijver jegens Pruisen lucht te geven, hetzij om zich uit zijne binnenlandsche ongelegenheden te redden, vermoedelijk wel om beide redenen te gader, achtte zich beleedigd, vroeg opheldering en besloot tot eene formeele oorlogsverklaring aan Pruisen, welke den 19^{den} Juli te Berlijn werd overhandigd.

Niemand kon te dien tijde de gevolgen van dezen stap berekenen. Nederland, evenals België, door overdreven geruchten ontsteld en voor een algemeenen oorlog beducht, besloot tot stipte onzijdigheid en nam terstond eenige maatregelen van voorzorg. Gelukkig bleek dit weldra overbodig, daar de oorlog tot Frankrijk beperkt en dus van de grenzen verwijderd bleef. Na de capitulatie van Sedan en den val des Keizers van Frankrijk, scheen alle gevaar dermate geweken, dat men half September in Nederland begon te ontwapenen.

Waren de Fransche legers bijna allerwege op voorbeeldelooze wijze geslagen, een Fransch eskader in de Oostzee had zoo goed als niets uitgericht. De *Reine Hortense*, een daartoe behoorend stoomschip, den 5^{den} September te Texel binnengevallen, vernam er wat een paar dagen geleden te Sedan was geschied en ging met deze tijding terstond het eskader weer opzoeken, dat eerlang naar de Fransche havens terugkeerde.

Toen de Kapitein ter zee Geerling, de reis naar Venezuela volbracht hebbende, half October met de *Wassenaer* ter reede van Texel kwam, waren reeds vele schepen buiten dienst gesteld en begon de bevolking van Nederland een kalmer blik te slaan op de ontzettende gebeurtenissen, die zich in Frankrijk verder ontwikkelden. Zij had de ervaring opgedaan, dat aan het defensiewezen veel ontbrak, hoewel in de Staten-Generaal met lof werd gewaagd van de snelle uitrusting op 's Rijks werven. Om verschillende redenen vroegen nu sommige Ministers hun ontslag en stelden andere hunne portefeuilles ter beschikking van den Koning, waardoor in November weer eene crisis aanving, die eerst den 3^{den} Januari 1871 werd opgelost door het optreden van een derde ministerie Thorbecke, waarin de Minister Brocx zijne portefeuille behield.

Weinig dagen te voren had deze, ad interim met het Departement van Koloniën belast, hoogst voorzichtig geantwoord op eene interpellatie in de Tweede Kamer over de ontruiming der kust van Guinea. Vooralsnog kon hij alleen verzekeren, dat er nog geen tractaat bestond, dat echter over koloniale aangelegenheden werd onderhandeld, en dat een tractaat, zoo het er toe komen mocht, volgens de wet, ter goedkeuring aan de Staten-Generaal zou worden voorgelegd. En dit geschiedde nu werkelijk in April 1871, onder het nieuwe ministerie. Het waren twee tractaten, van welke het eene den afstand der kust van Guinea, het andere de uitbreiding van het Nederlandsche gezag op Sumatra betrof. Wat tot het laatste noopte, is niet algemeen bekend; want de ophelderende stukken, die er betrekking op hadden, werden niet gedrukt en alleen den leden der Staten-Generaal ter inzage gegeven. Met eene kleine meerderheid schonk de Tweede Kamer den 7^{den} Juli hare goedkeuring aan het eerste tractaat, doch zij verwierp het andere. Eerst den 15^{den} December keurde zij ook het tweede goed, nadat het eenigszins was gewijzigd.

De nadeelige vrede, in het voorjaar van 1871 met Pruisen gesloten, had aan het zwaar geteisterde Frankrijk geen rust geschonken. De onmiddellijk hierop gevolgde binnenlandsche tweespalt, die in April en Mei tot de gruwelen der Commune leidde, maakte het tot een tooneel van onbeschrijfelijke verwarring. In scherpe tegenstelling hiermede was de toenemende verbroedering tusschen Nederland en België, tijdens het door beiden geduchte oorlogsgevaar. Wil men eenig bewijs? Men lette slechts op het doel, waarmede zich in den zomer van 1871 een smaldeel op de Schelde vereenigde. Het bestond uit de *Valk*, de *Heiligerlee*, de *Tijger*, de *Buffel*, de *Schorpioen* en de *Krokodil*, die zich onder den Schout-bij-nacht J. J. Wichers naar Antwerpen begaven en den 21^{sten} Augustus van daar vertrokken met de overblijfselen der Nederlanders, die in 1832 bij de verdediging der citadel waren gesneuveld. Met groote plechtigheid werden zij naar het Ginneken gevoerd en aldaar begraven.

Inmiddels bleef de Minister van Marine, wiens begroting in Mei 1871 was aangenomen, op den ingeslagen weg voortgaan met de aanschaffing van gepantserd materieel, tot welks

bewapening ook Armstrong-kanonnen uit Engeland werden ontboden. Teruggekomen van zijn vroeger plan, bleek hij nu voornemens Oost-Indië van een drietal krachtige zeeschepen te voorzien en vroeg gelden aan tot den bouw van een zwaar gepantserd ramtorenschip van groote snelheid, alleen voortgestuwd door stoom, met een voldoende kolenruim om Oost-Indië te bereiken, een voor Soerabaya berekenden diepgang en een voor het tropisch klimaat geschikt logies. Proeven met touwversperringen en torpedo's waren voortgezet. In November werden in Engeland nog twee stoomkanonneerbooten van nieuw model (type *Staunch*) aanbesteed. Hoewel vele leden der Tweede Kamer vonden, dat alles rijkelijk langzaam in zijn werk ging, schonk toch eene groote meerderheid, den 4^{den} December, hare goedkeuring aan de begroting voor 1872. Nog in dezelfde maand werd de *Koning der Nederlanden*, het voor Oost-Indië bestemde ramtorenschip, waarvoor reeds eenige voorbereidende werkzaamheden waren verricht, op 's Rijks werf te Amsterdam op stapel gezet.

Had de Minister in het voorjaar eene zeemacht voor Nederland onontbeerlijk genoemd, zoolang dit eene koloniale mogendheid blijft en zijne onafhankelijkheid op prijs stelt, met betrekking tot de voldoendeheid van het beschikbare materiëel, zeide hij later: „*Indien noch eenig voorteeken, noch eenige waarschuwing ons tot voorbereiding aanspoort, m. a. w. indien het mogelijk wordt geacht, dat wij door roovers worden aangevallen, dan is het zeer te betwijfelen, of zulks wel van de zeezijde zal geschieden. Maar komen in een oorlog, die ons direct aangaat, de gewone onweerswolken vooraf en is men waakzaam aan onze zijde, dan kunnen zij niet zoo spoedig losbarsten, of de voor de binnenlandsche verdediging bestemde vloot kan gereed zijn, voordat de vijand tot een aanval zal overgaan.*” Toen de Minister deze woorden uitte, begonnen zich ernstige gebeurtenissen in de koloniën te ontwikkelen, die eerlang groote krachtsinspanning van de marine vorderden.

Bij den aanvang van 1872 bevond zich ter kust van Guinea de *Citadel van Antwerpen*, waarop de Kapitein-Luitenant ter zee Hugenholtz in October te voren als bevelhebber was vervangen door den Kapitein-Luitenant ter zee Boelen. Zoodra de Eerste Kamer, den 17^{den} en 18^{den} Januari de beide tractaten met Engeland had goedgekeurd, vertrok ook de Kapitein-Luitenant ter zee Rijk met *Het Loo* derwaarts en zou de Kapitein ter zee de Haes met de *Wassenaer* volgen. De afstand onzer bezittingen op de kust, waarmede de inlandsche bevolking niet ingenomen scheen te zijn, werd uitvoerig besproken, terwijl Nederland zich gereed maakte, om het driehonderdjarige feest zijner onafhankelijkheid te vieren. Nog onder den indruk hiervan, antwoordde de Nederlandsche regeering, den 9^{den} April, op eene tot haar gerichte vraag, dat zij eene geleidelijke uitvoering van het tractaat wenschte, en hiertoe evenmin als de Engelschen hare toevlucht tot geweld zou nemen. Oogenschijnlijk behoefde dit ook niet; want de waarnemende Gouverneur Ferguson wachtte niet eenmaal de komst van de *Wassenaer* met den Commissaris af. Zonder ernstigen tegenstand der bevolking, droeg hij den 6^{den} April, in het kasteel St. George d'Elmina, de Nederlandsche bezittingen op de kust van Guinea aan een Britschen gemachtigde over. Elf dagen later kwam de *Wassenaer*, die evenals de beide andere bodems spoedig weer vertrok. Den 16^{den} Juni viel de *Citadel van Antwerpen*, den 24^{sten} de *Wassenaer* ter reede van Texel binnen. *Het Loo* deed Banana, Liberia en andere plaatsen der kust aan en bereikte dien ten gevolge eerst den 24^{sten} Augustus het vaderland.

Onder het oog der zeemacht, die twee jaren geleden eene beleediging, der Nederlandsche vlag aangedaan, had gewroken, was nu een der tractaten met Engeland ten uitvoer gelegd. Wat zou de werking van het andere zijn, dat blijkbaar de Nederlandsche regeering onthief van de verplichtingen, die zij in 1824 met betrekking tot Atjeh had op zich genomen? Hierop is tot dus verre geen volledig antwoord te geven, doch het is van algemeene bekendheid, dat een oorlog met dit rijk in het noorden van Sumatra er bijna onmiddellijk op volgde.

Te midden eener ministeriële crisis, ten gevolge der verwerping eener inkomstenbelasting, overleed de Minister Thorbecke den 4^{den} Juni 1872. Onder het nieuwe ministerie, in de Staatscourant van den 7^{den} Juli vermeld, bleef de heer Brocx belast met de portefeuille van marine. Behalve een kruistocht van den Kapitein ter zee de Haes met de *Wassenaer*, die half Augustus aan ving, viel er bij de marine weinig meldenswaardigs voor, eer de begrooting voor 1873 werd ingediend. Weinigen vermoedden toen, dat de *Citadel van Antwerpen*, waarmede de Kapitein-Luitenant ter zee J. W. Binkes den 17^{den} October in zee stak, met bestemming naar Oost-Indië, er aanstonds een zoo merkwaardigen tocht zou bij wonen. Enkelen schenen nochtans in te zien, dat iets gewichtigs ophanden was. Hoe anders kon de bekende Multatuli in zijn open brief aan den Koning, onmiddellijk na de opening der Staten-Generaal verschenen, zeggen, dat de Gouverneur-Generaal van Nederlandsch Indië (sedert 1^e Januari 1872 Mr. Loudon) op het punt stond „*onder gezochte voorwendzels, hoogstens op grond van kunstig geprovoceerde redenen, den oorlog te verklaren aan den Sultan van Atjeh ?*”

Mocht de Minister bij het verdedigen zijner begrooting op den voortgang van het gepantserd materiëel wijzen, nopens den uitslag der proeven met touwversperringen en torpedo's klonken zijne woorden minder bevredigend. In weerwil van sommige bedenkingen, nam de Tweede Kamer de ingediende begrooting den 6^{den} December met 48 tegen 14 stemmen aan.

Omstreeks denzelfden tijd ontving het gouvernement gunstige berichten over den uitslag eener expeditie op Sumatra, waar de Batakkers zich verzet hadden tegen den Sultan van Deli, die als bondgenoot van Nederland hulp gevraagd en bekomen had. De Kapitein-Luitenant ter zee Rietveld, met de *Marnix*, den *Briel* en de *Banka* naar de wateren van Linga en Riouw gezonden, had door landingsdivisiën der genoemde schepen veel tot de verkregen uitkomst bijgedragen. Den 9^{den} September had de *Marnix* te Deli een gewapenden schoener opgebracht, die zeeroof bedreef en op een tocht naar Edie en Kertie was prijs gemaakt. Dit vaartuig, aan Atjehers toebehoorende, vermeerderde slechts de punten van geschil, die met het rijk van Atjeh bestonden.

De Minister van Koloniën, den 27^{sten} Februari 1873 in de Staten-Generaal over den toestand op Sumatra geïnterpelleerd, verzekerde dat het gouvernement geene uitbreiding van grondgebied bedoelde, maar dat de houding door den Sultan van Atjeh aangenomen onzerzijds stappen noodig maakte, die gewichtig in de gevolgen konden zijn. De Vice-President van den Raad van Indië was met vier oorlogsschepen en troepen derwaarts gezonden om opheldering te vragen en zoo noodig doortastende maatregelen te nemen. Even voor de nadere interpellatie, die tegen den 4^{den} April was vastgesteld, bracht de telegraaf het bericht dat gemelde Vice-President, als regeeringscommissaris, den 26^{sten} Maart tot eene formeele oorlogsverklaring aan den Sultan van Atjeh was overgegaan. Vele betwijfelden of de beschikbare macht, vooral met het oog op de weinige bekendheid met de hulpmiddelen van den vijand, wel geëvenredigd was aan de haar opgelegde taak. Bij den aanvang der vijandelikheden in de eerste dagen van April, bestond de zeemacht op de kust van Atjeh onder den Kapitein ter zee Koopman uit de *Djambi*, de *Citadel van Antwerpen*, de *Marnix*, zijnde nagenoeg het gansche auxiliaire eskader, de *Coehoorn*, de *Soerabaya*, de *Sumatra*, behoorende tot de Indische Militaire Marine, de gouvernements-stoomers *Siak* en *Bronbeek*, vijf stoombarkassen en negen kruisbooten. De Generaal-Majoor Köhler had ruim 3000 man onder zijne orders en zou aan wal ondersteund worden door eene landingsdivisie van 300 schepelingen onder den Kapitein-Luitenant ter zee J. W. Binkes.

Evenals vroeger zoo menigmaal, bleek ook nu de inlandsche vijand meer strijdkrachten te bezitten, dan het gouvernement had berekend. Een coup de main behoort natuurlijk altijd tot de mogelijkheden, doch heeft weinig kans van slagen, indien het voorafgaan van langdurige

verwickelingen den vijand overvloedig gelegenheid tot voorzorgsmaatregelen heeft geschonken. De gelande troepen ondervonden zulks. Noch hunne dapperheid, noch hunne Europeesche taktiek kon opwegen tegen de voordeelen, welk het terrein den Atjehers bij een hardnekkigen weerstand opleverde. Den 18^{den} April berichtte een regeeringstelegram het sneuvelen van den opperbevelhebber en den ongunstigen loop der zaken, waarna de expeditie gestaakt en de kust van Atjeh voorloopig slechts geblokkeerd werd.

Onberekenbaar voordeel trok Nederland daarbij van het Suez-kanaal. Langs dien weg kwam *Het Metalen Kruis*, den 6^{den} April uit het Nieuwediep vertrokken, den 9^{den} Juni voor Atjeh, den 28^{sten} derzelfde maand gevolgd door de *Zeeland*. De *Watergeus* ging om de Kaap; maar de *Schouwen*, de *Bommelerwaard*, de *Riouw*, de *Banda* en de *Amboina* stevenden achtereenvolgens door het kanaal van Suez, zoodat in Augustus het blokkade-eskader dertien bodems telde onder den Kapitein ter zee J. van Gogh. Bovendien schonken de stoombootmaatschappijen, voor de vaart door het Suez-kanaal opgericht, gelegenheid tot eene spoedige zending van personeel en materieel naar Oost-Indië.

Atjeh was een wanklank bij de plaatselijke feestvieringen van 1873, ter herdenking van gebeurtenissen, drie honderd jaar geleden; ook bij de opening der nieuwe havenwerken te Vlissingen op den 8^{sten} September. De Ministers, die onderwijl om andere redenen hun ontslag hadden gevraagd, verklaarden acht dagen later, bij de opening der Staten-Generaal, dat zij op verlangen des Konings waren aangebleven, met uitzondering van den Minister van Oorlog. Zij hadden den Luitenant-Generaal van Swieten naar Oost-Indië gezonden, die na eenig oponthoud te Batavia, als bevelhebber der tweede expeditie, den 28^{sten} November voor Atjeh kwam.

Hier te lande was de aanschaffing van defensie-materiëel voortgezet. Van de twee stoomkanonneerbooten (type *Staunch*) verscheen de *Ever* in Juli, de *Hydra* in September te Nieuwediep. Het aantal gepantserde vaartuigen was tot vijf ramschepen en tien monitors aangegroeid. Vele houten schepen bevonden zich voor Atjeh, van waar de *Djambi* en de *Marnix* zouden terugkeeren. De eerste bracht het slechts tot de Kaap, waar het schip afgekeurd en de equipage later met de *Java* afgehaald werd. Dit ongeval, in vroeger dagen volstrekt geene zeldzaamheid, leverde eene grief te meer tegen den Minister Brocx, wiens beleid thans werd veroordeeld. Dat hij langzaam vooruitging, was meer opgemerkt; doch het klonk vreemd, dat men hem nu aansprakelijk stelde, niet alleen voor de gevolgen van het bij herhaling door de meerderheid der Staten-Generaal toegejuichte stelsel, maar ook voor den minder goeden staat van het materiëel der Indische Militaire Marine, bij het uitbreken van den oorlog met Atjeh. De Tweede Kamer verwierp in December zijne begrooting met 37 tegen 30 stemmen. Hij vroeg zijn ontslag en werd ad interim vervangen door den Minister van Koloniën Fransen van de Putte. Deze kreeg nu alle verantwoordelijkheid voor de beide departementen, die in den oorlog betrokken waren, doch zag de op hem rustende taak eenigermate verlicht, toen vóór het einde van Januari 1874 de blijmare klonk, dat de Kraton van den Sultan door de Atjehers ontruimd en door de onzen bezet was.

Na de aankomst van den Generaal van Swieten te Atjeh, had de aldaar verzamelde macht aan boord der schepen slechts het geschikte tijdstip tot landing verbeid. Men had deze moeten verschuiven wegens de ongunstige weersgesteldheid en met het oog op de vele offers, welke de cholera al sedert het begin der expeditie had geëischt. Den 9^{den} December werden omstreeks 7000 man aan wal gezet, gesteund door het vuur van de *Citadel van Antwerpen*, de *Watergeus*, de *Amboina* en de *Banda*. Onder het bevel van den Kapitein-Luitenant ter zee J. W. Binkes, stoomden zij verder langs de kust en beschoten de kleine versterkingen, die hier en daar waren opgeworpen.

De Kapitein ter zee J. van Gogh ging met de *Zeeland*, *Het Metalen Kruis*, de *Koopman*, de *Borneo* en de *Riouw* westwaarts tot het beschieten der versterkingen tusschen Kwalla Gighen en de Atjeh-rivier.

Aanvankelijk bood de vijand weinig tegenstand. Eerst den 14^{den} December moest een hardnekkig gevecht geleverd worden. Onder vrij gunstig weder, doch bemoeielijkt door het terrein en overal bestookt door een achter boomen en dicht struikgewas verscholen vijand, drongen de troepen voorwaarts tot zij den 26^{sten} December de Missigit ontwaarden, in welke nabijheid de Kraton zich moest bevinden. Sloepen-divisiën voeren bij herhaling, zoowel tot ondersteuning der krijgsmacht als tot verkenning, de rivier op. Vele oorlogsschepen bewaakten onderscheiden punten der kust.

Gedurende het opwerpen en bewapenen van batterijen tot een aanval op de Missigit, gaf de opperbevelhebber den Kapitein ter zee van Gogh last tot het straffen van Pedir, omdat de Radja van dat gewest volgens geruchten eene versterking van 1000 tot 1500 man naar den Kraton had gezonden. Den 29^{sten} December 's morgens te acht uren liet de Nederlandsche bevelhebber daartoe voor de Pedir-rivier het anker vallen met de *Zeeland*, *Het Metalen Kruis*, de *Citadel van Antwerpen*, de *Borneo* en de *Banda*, die onmiddellijk een hevig vuur tegen de nabij gelegen kampongs openden, dat tot den avond voortgezet en 's anderen daags herhaald werd. Eene hierop gevolgde landing kostte ons één doode en tien gekwetsten, onder welke de Adelborst der 1^e klasse F. W. Schuylenburg, die eenige weken later aan de bekomen wonden overleed.

Den 6^{den} Januari 1874 kon men het vuur tegen de Missigit openen, die nog denzelfden dag stormenderhand veroverd en daarna in zoodanigen staat van tegenweer gebracht werd, dat een aanval des vijands in den nacht van den 9^{den} kon worden afgeslagen. Van den achter boomen en struiken verborgen Kraton was niets te bespeuren. Het gelukte echter den 12^{den} de Taman, een ten zuidwesten daarvan gelegen lustoord, te bezetten en vervolgens, ondanks de moerassigheid van den bodem, het beoogde doel van verschillende kanten te naderen. Eindelijk kwam het den 24^{sten} Januari tot een aanval, waarbij de vijand week en weldra een luid hoera verkondigde, dat de onzen tot binnen de sterkte waren doorgedrongen. De Kraton, de zetel van den Sultan van Atjeh, was veroverd.

Geen wonder, dat het bericht daarvan hier te lande, een diepen indruk maakte. Men wist toch, dat in het Oosten, evenals bij de meeste staten der Oudheid, de val van den hoofdzetel des bewinds doorgaans door de onderwerping van het gansche gebied werd gevolgd en vleide zich ook in dit geval met denzelfden uitslag. Maar de ervaring leerde, dat men zich had misrekend; want de Atjehers bleven in hun verzet volharden, dat nog tot den huidigen dag de grootste krachtsinspanning van de zeemacht en het Nederlandsch-Indische leger vordert.

HOOFDSTUK XXIII.

Het bestuur van den Minister van Erp Taalman Kip, afgewisseld met dat van de Ministers Wichers en Geerling. — Programma van 1874. — Opleiding van Personeel. — De zeilschoener Willem Barendsz gebouwd. — Jaarboeken van de Zeemacht. — Torpedo's. — Afschaffing der lijfstraffen. Het vergaan van de Adder. — Brand op 's Rijks werf te Amsterdam. — Rapport over 's Rijks werven. — Bescherming der visscherij in de Noordzee. — Het bestuur der Ministers Gericke en Tramp. — Grondwetsherziening. — Optreden van den Minister Dyserinck.

Meermalen was aangedrongen op eene regeling der defensie bij de wet, waartegen de elkander opvolgende Ministers van Marine bezwaren hadden geopperd, ofschoon zij wel

beproefden, wat hun aandeel in de verdediging van het land en de koloniën betrof, eenig stelsel ingang te doen vinden. Na het aftreden van den Minister Brocx, terwijl de Minister van Koloniën Fransen van de Putte ad interim de zaken der marine bestuurde, was de vestingwet van 18 April 1874 tot stand gekomen, waarbij overeenkomstig de voorstellen in 1864 door eene Commissie van Defensie gedaan beslist werd, dat de verdediging van havens, reeden en vaarwaters door vaste sterkten zou geschieden, gesteund door drijvend gepantserd materieel. De zeemacht, die zich hierbij eene zeer bescheiden taak zag aangewezen, moest voorts versperringen bewaken en helpen verdedigen, het doordringen van vijandelijke vaartuigen, het overtrekken van rivieren en stroomen beletten, en in het algemeen die punten verdedigen, welke niet door forten aan den wal beschermd werden. Het plan om evenals in 1672 de beveiliging der geheele kust aan eene vloot in de Noordzee toe te vertrouwen, was dus officieel opgegeven, hoewel in sommige gevallen een meer actief optreden, waarmede velen zich bleven vleien, niet bepaald was uitgesloten.

Hoe bedenkelijk het was om, bij het streven der meeste zeemogendheden tot verbetering van haar drijvend materieel, op maritiem gebied te zeer over de toekomst te beschikken bewees, om slechts een voorbeeld te noemen, de ondervinding nog in de laatste jaren met de *Prins Hendrik* opgedaan. Dit ramtorenschip, indertijd zoowel in Nederland als in den vreemde bewonderd en oorspronkelijk voor het gevecht in vol zee bestemd, werd niet meer bestand geacht tegen de schepen van nieuwere constructie. Voor de binnenlandsche defensie bezat het te veel diepgang en een te licht pantser. Eerlang werd het tot versterking van het auxiliair eskader naar Oost-Indië gezonden, waarvoor ook de nog niet voltooide *Koning der Nederlanden* bestemd was; doch later rees weder de vraag, of beider diensten aldaar wel geëvenredigd waren aan de groote kosten, die zij veroorzaakten.

De Minister van Erp Taalman Kip, den 16^{den} Mei 1874 met de portefeuille van Marine belast, nam het destijds bestaande materieel als grondslag van een programma, dat hij in de Memorie van Toelichting bij de indiening der definitieve begrooting voor het loopende jaar ontwikkelde. Denzelfden dag (22 Juni), waarop zij door de Tweede Kamer werd aangenomen, berichtte de Minister van Binnenlandsche Zaken Geertsema, dat alle Ministers, wegens de afstemming eener kieswet, den Koning hun ontslag hadden gevraagd. In het Ministerie Heemskerk, dat 27 Augustus optrad, behield echter de Minister Kip zijne portefeuille, zoodat hij bij de begrooting voor 1875 op het reeds overgelegde, doch eenigszins gewijzigde plan kon terugkomen. Volgens zijne meening waren, met het oog op de onlangs aangenomen vestingwet, voor de binnenlandsche verdediging benodigd 5 ramschepen, of wel nadat de *Prins Hendrik* voor den dienst in Oost-Indië was aangewezen, 4 ramschepen, die voorhanden waren, met 2 rammonitors van zwaarder bewapening en zwaarder pantsering dan de bestaande; 14 monitors, waarvan er 10 voorhanden waren; 24 stoomkanonneerbooten, waarvan 2 gereed en 8 in aanbouw; 24 gepantserde riviervaartuigen en torpedobooten, van welke eerstgenoemde er één bestond, terwijl het getal der laatsten aanvankelijk op 12 geraamd werd. Volgens het overgelegde plan, moesten de ontbrekende bodems in vijf jaren tijds worden aangebouwd. Wat het materieel voor buitenlandschen dienst betrof, was het te voorzien, dat eenige van de bestaande houten schroef-stoomschepen gaandeweg aan den dienst zouden ontvallen. Ten einde in de hierdoor ontstane behoefte te voorzien, was de Minister voornemens in den loop van tien jaren te doen bouwen 7 schroefstoomschepen 1^e klasse, volgens een nieuw ontwerp van ijzer met teakhout bekleed en met zink gedubbeld, alsmede binnen een korter tijdsbestek 4 kleinere schroefstoomschepen. Mocht dit plan verwezenlijkt worden, dan zou men, na verloop van het bedoelde tiental jaren, een aanvang kunnen maken met de vernieuwing van het gepantserde materieel. Voorloopig werd het plan goedgekeurd, hoewel de Tweede Kamer

aarzelde zich voor zoo lang te verbinden. De Minister verklaarde, dat hij zulks ook niet bedoelde, en alleen wenschte kenbaar te maken in welke richting hij voornemens was de zaken te leiden. Nagenoeg eenparig was men van gevoelen, dat er iets gedaan moest worden, daar de oorlog met Atjeh groote krachtsinspanning vereischte en het voorhanden materiëel ter verdediging van kusten en zeegaten niet toereikend werd geacht.

Met betrekking tot het personeel waren insgelijks nieuwe maatregelen ophanden. In de laatste jaren werd gedurende de zomermaanden een gedeelte van het gepantserd materiëel in dienst gesteld, om de 600 zeemiliciens, die elke lichter opleverde, binnenslands te oefenen. De manoeuvres daartoe gemaakt kwamen, vooral met het oog op 's lands defensie, ook het overige personeel der vloot ten goede. Voorts had tot oefening van jeugdige officieren en de door werving verkregen manschappen de *Cornelis Dirks* in den zomer van 1874 in de Noordzee gekruist. Met hetzelfde doel kreeg de Kapitein ter zee J. A. Vandevelde, die het auxiliair eskader in Oost-Indië met de *Curaçao* moest gaan versterken, in last de reis derwaarts om Zuid-Amerika te doen. Den 12^{den} October 1874 met genoemden bodem van Texel vertrokken, bezocht hij Falmouth, Lissabon, Rio Janeiro, Montevideo, en na straat Magellaan gepasseerd te zijn, Valparaiso, Callao, San Francisco, Yokohama, Shanghai en Manilla, eer hij 3 October 1875 te Batavia aankwam. Ter oefening van het personeel deed de Kapitein ter zee J. van Gogh van 20 Juni tot 15 September 1875 met de *Leeuwarden*, de *Cornelis Dirks* en de *Prinses Maria* een kruistocht in den Atlantischen Oceaan, en vertrok de Kapitein ter zee W. C. Klis den 1^{sten} November daaraanvolgende weder met *Het Zilveren Kruis*, de *Leeuwarden* en de *Cornelis Dirks* naar West-Indië, bij welke divisie zich aldaar de *Prinses Maria* en later ook tijdelijk de *van Galen* voegde.

Deze tochten waren alleszins geschikt om het jeugdig personeel zeemanschap te doen verkrijgen en zoogenaamd equipages te vormen; doch niet in alle opzichten voldoende. Reeds bij de indiening zijner eerste begrooting had de Minister Kip gewaagd van de toenemende bezwaren om door werving het benoodigde aantal bevaren schepelingen te krijgen, en gewezen op het doelmatige om hoofdzakelijk jong volk aan te werven, hetwelk men door opleiding en gunstiger vooruitzichten dan de thans bestaande blijvend aan 's lands zeemacht hoopte te verbinden.

Men had al vroeger ingezien, dat de opleiding niet langer, evenals van oudsher, hoofdzakelijk aan boord van actieve schepen kon geschieden. Op de eerste plannen tot opleiding van zeeofficieren en de hierop gevolgde inrichting van een bepaald daartoe bestemd Instituut is elders gewezen. Ook de behoefte om iets meer te doen tot opzettelijke vorming van personeel beneden den rang van officier was al sinds jaren gevoeld. Dien ten gevolge was men in 1830 begonnen aan boord meer werk te maken van de opleiding van bootsmansleerlingen, waartoe later bepaald de wachtschepen te Vlissingen en te Willemsoord waren aangewezen. Van 1857 tot 1866 geschiedde het uitsluitend te Vlissingen, en sedert laatstgenoemd jaar aan boord van het wachtschip te Willemsoord, waaraan de brik *Ternate* als instructie-vaartuig was toegevoegd. Sedert 1859 bestond eene geregelde opleiding van machinistleerlingen aan boord van het wachtschip te Hellevoetsluis en eene van stuurmansleerlingen aan boord van dat te Amsterdam. Naar het laatste werden alle aangeworven scheepsjongens gezonden, van welke de hiertoe geschikte bij de opleiding van bootsmansleerlingen mochten overgaan. Behalve uit de werving, kwamen sedert 1856 ook jongens van de vroeger gemelde Kweekschool voor Zeevaart te Leiden en van de gelijksoortige inrichting te Groningen, welke laatste evenwel minder aan het oogmerk beantwoordde en daarom in 1870 was opgeheven. Zoo vond de Minister Kip den stand van zaken, toen hij zijn plan begon te volvoeren.

Naar het voorbeeld der „*trainingships*” in Engeland, werd met den 11^{den} April 1876 de *Admiraal van Wassenaer* te Amsterdam in dienst gesteld, waarop alle jongens, zoowel die van de werving als die van de Kweekschool te Leiden afkomstig, onderwijs zouden ontvangen. Deze bepaling werd later, nadat den 6^{den} December 1877 de *Anna Paulowna* te Rotterdam als tweede opleidingsschip was in dienst gesteld, slechts in zoo ver gewijzigd, dat voortaan de Kweekschool te Leiden, tegen eene jaarlijksche subsidie, allen zou opnemen en de eerste grondslagen leggen. Was de cursus aan boord der opleidingsschepen afgelopen, dan werden de hiertoe geschikte jongens ter opleiding tot stuurmansleerling of bootsmansleerling voorgedragen en de overige op 's lands schepen geplaatst. De eersten gingen daartoe, evenals vroeger, aan boord van het wachtschip te Amsterdam. Ten behoeve der aanstaande bootsmansleerlingen, werd 16 November 1876 de brik *Zeehond* in dienst gesteld, welks bevelhebber met hunne opleiding was belast. Die van machinistleerlingen aan boord van het wachtschip te Hellevoetsluis bleef zelfstandig voortbestaan en onderging alleen zekere wijziging. Ter vervanging van het verdedigingsvaartuig *Pro Patria*, werd het schroefstoomschip 3^e klasse *Het Loo*, onlangs van Curaçao teruggekeerd en voor den actieven dienst afgekeurd, met 16 September 1876 als artillerie-instructieschip aangewezen, zoowel tot opleiding van kanonniërs, als tot het nemen van proeven op het gebied der artillerie. Gedurende de zomermaanden van 1876 was naar gewoonte eenig materieel in dienst geweest tot oefening der zeemiliciens binnengaats. Te beginnen met 1877, zou dit meer stelselmatig geschieden, door het fregat *Evertsen* tot voorloopige oefening der geheele lichterij te bestemmen. Eindelijk trachtte de Minister het personeel, voor welks opleiding meer zorg gedragen werd dan vroeger, duurzamer aan 's lands dienst te verbinden door verhooging van traktementen en soldijen, door eene uitbreiding van het vaste korps schepelingen beneden den rang van sergeant en in verband hiermede door vermindering van lijfstraffen, op welker geheele afschaffing uitzicht gegeven werd. Bij eene wet van 1 April 1875 was het pensioen der zeeofficieren verbeterd, de verhooging daarvan voor elk jaar verblijf in militairen dienst in de overzeesche bezittingen en tusschen de keerkringen van 25 op 75 gld. gebracht en voor dit geval ook aan schepelingen beneden den rang van officier een verhoogd pensioen toegekend.

Omstreeks denzelfden tijd begonnen sommigen hier te lande meer opmerkzaamheid te wijden aan de tochten door personen van andere natiën met verschillende oogmerken naar het verre noorden gedaan. En geen wonder! Want de herinnering aan hetgeen Nederlanders eenmaal in die oorden hadden verricht en geleden was verlevendigd, nadat Kapitein Carlsen met de *Solid* van Hammerfest in September 1871 op Nova-Zembla een aantal voorwerpen gevonden had, die van Barendsz en zijne lotgenooten afkomstig waren. Die overblijfselen, in het bezit van Nederland gekomen en daarna, te 's Gravenhage tentoongesteld, maakten op velen een diepen indruk. Zij deden het vooral op het licht ontvlambare gemoed van den jongen Luitenant ter zee L. R. Koolemans Beynen, die zich boven allen onderscheidde door zijn ijver om van dat geheimzinnige noorden iets meer te zien en te weten. In den zomer van 1875 kreeg hij vergunning om deel te nemen aan de reis van de *Pandora*, die onder het bevel van Sir Allen Young uit Engeland vertrok tot het opsporen van eene N. W. doorvaart. Een jaar later kreeg hij nogmaals dezelfde vergunning en kwam hij voor zijn vertrek met de *Pandora* in aanraking met den heer Gardiner, die met zijn stoomvaartuig de *Glowworm* in het noorden op jachtavontuur wilde uitgaan, doch op Beynen's aansporing Nova-Zembla bezocht.

Toen Beynen den 3^{den} November 1876 met de *Pandora* te Portsmouth terugkeerde, was Gardiner aldaar drie weken geleden aangekomen met een nieuwen schat van voorwerpen, die aan Barendsz en de zijnen hadden toebehoord en door den gelukkigen vinder aan het Nederlandsche gouvernement ten geschenke werden aangeboden. Dewijl echter de regeering

niet voornemens was van landswege tochten naar het noorden te laten doen, trachtte Beynen door woord en geschrift particulieren te bezielen. Het gevolg daarvan was, dat eerlang op de werf van de heeren Meursing en Huygens te Amsterdam de *Willem Barendsz*, een zeilschoener voor dergelijke tochten bestemd, op stapel kon worden gezet.

Volgens eene bepaling van den Minister Kip, zouden voortaan door de zorg van zijn departement „*Jaarboeken voor de Zeemacht*” worden uitgegeven, waarvan het eerste in 1877 verscheen. Aangezien daarin de bijzonderheden van alle reistochten van oefeningsdivisiën en afzonderlijk varende schepen uit officieele bronnen zeer uitvoerig worden vermeld, zoo behoeven de verrichtingen der zeemacht in deze schets slechts ter loops te worden aangeroerd. Welk een verbazend verschil ontstaat hierdoor tusschen de eerste en de laatste bladzijden. Aanvankelijk, toen de vaartuigen hoogst eenvoudig waren, werd hoofdzakelijk gewaagd van hetgeen daarmee werd gedaan. Nadat die kleine vaartuigen zich hadden ontwikkeld tot flinke zeilschepen, leverden hunne bedrijven ruime stof op. En nadat die zeilschepen op hunne beurt trapsgewijze door andere zijn vervangen, moet hier ten slotte gewezen worden op de samengestelde en kostbare bodems van den tegenwoordigen tijd, vooral ter defensie ingericht, en op de pogingen der elkander opvolgende bewindslieden om onder verschillende politieke omstandigheden het vaderland en de koloniën in voldoende mate van geschikt materieel te voorzien.

Den 19^{den} Maart 1876 was de Kapitein ter zee A. N. L. Koops met het ramtorenschip *Prins Hendrik* van het Nieuwediep vertrokken. Door het Suez-kanaal bereikte het den 24^{sten} Mei Singapore en den 13^{den} Juni Batavia, ter vervanging van de *Vice-Admiraal Koopman*, die afgekeurd en verkocht werd. Overigens bestond het auxiliaire eskader uit *Het Metalen Kruis*, de *Curaçao* en de *Citadel van Antwerpen*. De *Watergeus* lag in reparatie te Soerabaya en verving, na afloop daarvan, de *Citadel van Antwerpen*, die insgelijks voor den actieven dienst werd afgekeurd. In October 1876 keerden *Het Zilveren Kruis*, de *Leeuwarden* en de *Prinses Maria* uit West-Indië terug, waar de *van Galen* en de *Cornelis Dirks* waren achtergebleven, het laatste stoomschip om *Het Loo* in het station Curaçao te vervangen. Den 4^{den} November vertrok de Kapitein-Luitenant ter zee C. J. Smith met de *Prinses Maria* naar de Levant, ter bescherming van Nederlandsche onderdanen en handelsbelangen aan de Syrische kusten, nu tusschen Rusland en Turkije een oorlog was uitgebroken. Den 16^{den} December verliet de Kapitein ter zee W. K. van Gennep de reede van Texel met *Het Zilveren Kruis* en de *Leeuwarden* tot een oefeningstocht in den Atlantischen Oceaan, bij welke divisie zich den 16^{den} April 1877, op de hoogte van het eiland St. Vincent, ook de *van Galen* voegde, daartoe onder den Kapitein ter zee H. P. van Boneval Faure uit West-Indië ontboden.

Vóór deze schepen in October de havens weder bereikten, was eene ministeriële crisis uitgelokt. De Tweede Kamer toch had, door in haar Adres van Antwoord op de troonrede uitdrukkelijk te verklaren, dat er, wat de verbetering der wet op het lager onderwijs betrof, gemis van overeenstemming bestond tusschen de regeering en de vertegenwoordiging, den ministers aanleiding gegeven gezamenlijk hun ontslag te vragen. Nu daarbij ook de Minister Kip zou aftreden, rijst als vanzelf de vraag wat er van zijn programma, dat gaandeweg eenige wijzigingen had ondergaan, was ten uitvoer gebracht, m. a. w. wat tijdens zijn beheer voor het materieel was gedaan.

In het belang der defensie, was minder haast gemaakt met de monitors, dan met de stoomkanonneerbooten. Van de eersten was de *Luipaard* gereed gekomen, de *Draak*, een der beide zware rammonitors, bestemd de *Prins Hendrik* bij de binnenlandsche verdediging te vervangen, den 22^{sten} Augustus 1877 te water gelaten, en de *Matador* in aanbouw. Van de stoomkanonneerbooten, welker aantal nu tot 30 zou worden opgevoerd, waren 17 gereed en

nog 3 onderhanden. Teneinde het offensief vermogen der schepen te vermeederen, was in 1876 besloten de nieuw gebouwde monitors met stalen achterlaadkanonnen van 28 cM. te bewapenen, waarvan ook de nog aan te bouwen stoomkanonneerbooten en langzamerhand andere daartoe geschikte bodems zouden worden voorzien. Het stalen achterlaadgeschut werd door de firma Krupp te Essen geleverd. Tot den aanmaak van bronzen achterladers van kleiner kaliber was op 's Rijks werf te Amsterdam eene kleine gieterij ingericht. Van de gepantserde riviervaartuigen, met welker bouw in 1876 een aanvang was gemaakt en die bestemd waren om in oorlogstijd den vijand het leggen van bruggen en het overtrekken van rivieren te beletten, kon de *Isala* den 8^{sten} September 1877 in dienst gesteld worden, terwijl de *Rhenus* nagenoeg geheel en de *Mosa* voor de helft gereed was.

Sedert jaren had men ook hier te lande reeds proeven genomen met torpedo's. De overtuiging, dat zij een uitstekend middel waren tot verdediging van havens en zeegaten won meer en meer veld. Een deskundige in de Tweede Kamer zeide, dat geen admiraal zich daaraan zou wagen en dat zij bij de havens hetzelfde uitwerkten als voetangels en klemmen bij de buitenplaatsen. Doch het aandeel, dat de marine in hare toepassing zou hebben, was tot dusverre eenigszins onzeker geweest. Eerst nadat in 1875 bij Kon. besluit was bepaald, dat de defensieve torpedo-dienst onder het departement van Oorlog, de offensieve onder dat van Marine zou ressorteeren, werd dit anders. Een onmiddellijk gevolg daarvan was de oprichting van een korps Marine-torpedisten, dat aanvankelijk de proeven met stoombarkassen voortzette, tot dat den 22^{sten} Februari 1876 de eerste, in Engeland gebouwde torpedoboot te Willemsoord werd opgeleverd. Voor het aftreden van den Minister werden er nog twee gebouwd, en werd het aantal benoodigde op 24 geraamd. Zelfs was destijds reeds sprake van de invoering der onlangs in het buitenland uitgevonden vischtorpedo's.

Na 1874 waren, zoo als de Minister dit had voorspeld, eenige houten schepen voor den actieven dienst afgekeurd. Met den bouw der nieuw ontworpen bodems was inmiddels een aanvang gemaakt. Het schroefstoomschip 1^e klasse *Atjeh*, den 3^{den} Maart 1875 op stapel gezet, was den 6^{den} November 1876 te water gelaten; de *Tromp*, omstreeks een half jaar na de *Atjeh* op stapel gezet, zou eerstdaags volgen. Van het derde, aanvankelijk *de Ruyter* genoemd, doch later herdoopt in *Koningin Emma der Nederlanden*, was in November 1876 de kiel gelegd. Van de nieuwe schroefstoomschepen 4^e klasse, was de *Bonaire*, in November 1877 gereed, en waren de *Suriname* en de *St. Eustatius* in aanbouw. De *Suriname* zou echter het eerst klaar geweest zijn, indien het oorspronkelijk zoo genoemde schip, bijna voltooid, in het belang van den dienst, niet aan de Indische Militaire Marine ware afgestaan en een minder gevorderd daarvoor in de plaats gesteld.

Inmiddels was veler hoop verwezenlijkt door de opening van het Noordzee-kanaal op den 1^{sten} November 1876. Koning Willem III had aan de plechtigheid deelgenomen door met de stoomboot *Stad Breda*, toebehoorende aan de maatschappij „*Zeeland*” door de Noordzee-sluizen te varen en na eene wijle terug te keeren in de haven, die bij dezelfde gelegenheid den naam IJmuiden ontving. Voor de marine was het gebeurde in meer dan een opzicht van belang; want men was nu bij den aanbouw van schepen op 's Rijkswerf te Amsterdam niet langer aan de afmetingen van het Noord-Hollandsch kanaal gebonden. Reeds den 3^{den} October, dus vier weken voor de officiële opening, was het nieuw gebouwde ramtorenschip *Koning der Nederlanden* onder het bevel van den Kapitein ter zee van Gennep door het kanaal in zee gebracht en buitenom naar het etablissement te Willemsoord overgevoerd.

Uit al het voorafgaande kan men zich eenigermate een denkbeeld vormen van hetgeen met betrekking tot de zeemacht was voorgevallen, toen den 3^{den} November 1877 een nieuw ministerie optrad, waarin Mr. Kappeyne van de Coppello met de portefeuille van

Binnenlandsche Zaken, de Kapitein ter zee Jhr. H. O. Wichers met die van Marine belast was. Als gewezen Chef van het Materieel bij het departement, was deze geheel op de hoogte van de reeds ingediende begroting, tot welker samenstelling hij had medegewerkt. Met eenige wijziging, nam hij die over, tevens verklarende, dat hij voornemens was in hoofdzaak dezelfde gedragslijn te volgen als zijn voorganger. De voornaamste afwijkingen waren, dat geen schroefstoomschip 1^e klasse meer op stapel gezet zou worden, eer de *Atjeh* in de praktijk goed bevonden was; dat er van den bouw van een derde ramtoerschip geheel werd afgezien, met het plan om het auxiliair eskader in Oost-Indië later zoo noodig liever met een schroefstoomschip 1^e klasse te versterken; en dat er, in afwachting van de betere gemeenschap te water tusschen het noorder- en zuiderfrontier, geen reserve-monitor werd noodig geacht. Later werd ook de bouw van het vierde schroefstoomschip 4^e klasse uitgesteld, omdat de drie voltooide met het nog bruikbare houten materieel voorloopig in de behoeften van den dienst konden voorzien.

Dit alles geschiedde ten deele onder den aandrang tot bezuiniging, nu 's lands geldmiddelen, vooral ten gevolge van den oorlog met Atjeh, in de laatste jaren zeer verachterd bleken te zijn. Onder zulke omstandigheden kostte het den Minister moeite, bij zijne begroting voor 1879, de traktementen en de pensioenen der zeeofficieren eenigszins te verbeteren.

Met de maatregelen tot opleiding van personeel werd op den ingeslagen weg voortgegaan. Den 2^{den} Februari 1878 verliet de Kapitein ter zee W. K. van Gennep de reede van Texel met de *van Galen*, *Het Zilveren Kruis* en de *Leeuwarden*, tot het doen van een oefeningstocht. Eene maand later vertrok de Kapitein ter zee W. Enslie met de *Koning der Nederlanden* naar Oost-Indië, waar dit ramtoerschip den 6^{den} Mei te Oleh-leh en den 15^{den} Juni te Batavia aankwam, om *Het Metalen Kruis* te vervangen, welk schip in September voor den dienst werd afgekeurd. Hetzelfde lot trof hier te lande de *Prinses Maria*, nadat deze bodem den 12^{den} Augustus uit de Levant was teruggekeerd.

Als bijzonderheid zij hier ingelascht, dat de zeilschoener *Willem Barendsz* in Mei 1878 zijn eersten tocht naar het noorden had aangevangen onder het bevel van den Luitenant ter zee der 1^e klasse A. de Bruyne, aan boord hebbende de Luitenants ter zee der 2^e klasse L. R. Koolemans Beynen en Jhr. H. M. Speelman. De tocht, welke den 13^{den} October eindigde, werd door zes andere gevolgd, waarna die ondernemingen, grootendeels wegens verminderde belangstelling werden gestaakt. Koolemans Beynen beleefde echter dien afloop niet, daar hij in Maart 1879 naar Oost-Indië werd gezonden, waar hij den 11^{den} November deszelfden jaars overleed. Na den afloop der gewone zomeroefeningen in 1878, hadden de ramschepen *Guinea* en *Stier*, de monitor *Krokodil*, de stoomkanonneerbooten *Dog*, *Gier* en *Hydra* en het stoomvaartuig de *Schelde* van 2 tot 7 September deel genomen aan de gecombineerde manoeuvres met de landmacht. Voorts was de in Juli teruggekeerde divisie tot een nieuwen tocht uitgerust, waarbij evenwel de *Marnix* de plaats van de *Leeuwarden* zou vervullen. Den 2^{den} October vertrok de Kapitein ter zee W. B. F. Escher met de *van Galen*, *Het Zilveren Kruis* en de *Marnix*, via Rio Janeiro naar Batavia, waar de divisie, na anderhalve maand op de kust van Atjeh te hebben doorgebracht, den 2^{den} April 1879 aankwam.

De eerste dagen van dit jaar hadden zich in Nederland door twee hoogst belangrijke gebeurtenissen gekenmerkt, 's Konings voornemen tot het aangaan van een tweede huwelijk, algemeen toegejuicht, was verwezenlijkt. Nadat het den 7^{den} Januari te Arolsen was voltrokken, werden overal in den lande aanstalten gemaakt om openbare blijken van vreugde te geven. Doch te midden dier toebereidselen kwam den 13^{den} Januari de treurmare van het overlijden van Prins Hendrik, 's Konings eenig overgebleven broeder, wiens loopbaan bij de zeemacht ook in deze bladen geschetst is. Niet alleen de Marine verloor in hem haren Luitenant-Admiraal,

maar vele instellingen op verschillend gebied moesten den krachtigen steun derven, dien hij steeds zoo welwillend had verleend. Weinige maanden later, den 11^{den} Juni van hetzelfde jaar, trof het Koninklijk huis en de natie een nieuwe slag bij het overlijden van den Prins van Oranje, 's Konings oudsten zoon, den vermoedelijken troonopvolger, wiens titel en aanspraken hierdoor overgingen op zijn jongeren broeder, Prins Alexander.

Terwijl in den zomer de schepen der divisie uit Oost-Indië huiswaarts keerden, de Kapitein-Luitenant ter zee G. Doorman met de *Alkmaar* de republiek Liberia alsmede de zuidkust van Afrika bezocht en de gewone oefeningen binnengaats in vollen gang waren, kwam het bestuur der zeemacht ten gevolge eener staatkundige crisis weer in andere handen.

Het ministerie, dat er in geslaagd was, het lager onderwijs naar den zin der meerderheid te regelen, verkreeg niet denzelfden uitslag bij zijne pogingen tot verbetering van den waterweg tusschen Amsterdam en Rotterdam. Nadat den 20^{sten} Mei 1879 het 1^e artikel der hiertoe voorgestelde wet door de Tweede Kamer was afgestemd, werd het geheele wetsontwerp ingetrokken. Dit, gepaard met de verdeeldheid onder de leden van het Kabinet naar aanleiding van een plan tot grondwetsherziening, was de reden, dat eerlang alle ministers hun ontslag vroegen en den 20^{sten} Augustus een nieuw ministerie aan het bewind kwam, waarin de portefeuille van Buitenlandsche Zaken aan den Baron van Lijnden van Sandenburg, en die van Marine andermaal aan den Oud-Minister van Erp Taalman Kip werd opgedragen.

Terecht mocht deze in de Memorie van Toelichting zeggen, dat zijne begroting voor 1880, evenals de zes voorgaande, behoudens enkele wijzigingen, slechts de verdere uitvoering was van het in 1874 door hem ontwikkeld programma. Zijn voorganger had dit steeds in het oog gehouden, hoewel sommige eischen iets lager stellende, dewijl de kosten niet medevielen en de uitgaven voor torpedo-materieel en betere bewapening der schepen hem noodzakelijker voorkwamen. Tegen het einde van 1879 waren er 4 ramschepen en, met inbegrip van de *Draak* en de *Matador*, 13 monitors, hetgeen men voldoende achtte; van de 5 gepantserde riviervaartuigen, werd het laatste in October geleverd; het getal der stoomkanonneerbooten was op 25 gebracht, en de 5 nog ontbrekende waren in aanbouw. Van de nieuwe schroefstoomschepen 1^e klasse, waren de *Atjeh* en de *Tromp* gereed voor den dienst; de *Koningin Emma der Nederlanden* was in Januari te water gelaten en in dezelfde maand de kiel gelegd van de *de Ruyter*. De 4 nieuwe schroefstoomschepen 4^e klasse waren gereed; evenzoo 12 torpedo-booten. Volgens het vroeger opgegeven plan, werden de *Draak* en de *Matador* elk met 2, de *Luipaard* en de 11 laatst aangebouwde kanonneerbooten elk met één achterlaadkanon van 28 c.M. bewapend, hetgeen ook met de 5 nog ontbrekende zou geschieden. Alle opleidings- en wachtschepen, alsmede vele andere bodems waren voorzien met op 's Rijks werf te Amsterdam gegoten achterlaadkanonnen van 12 c.M. Men was druk bezig met het gieten van achterlaadkanonnen van 7.5 c.M., die na uitstekend geslaagde proeven als zwaarste sloepsgeschut zouden worden ingevoerd. Eindelijk was besloten aan de meeste schepen en vaartuigen Hotchkiss revolver-kanonnen te verstrekken, die bij uitnemendheid geschikt geacht werden, om aanvallen met torpedobooten af te weren.

Onmiskienbaar aanvaardde de Minister Kip het bestuur thans onder zeer gunstige omstandigheden. Zijne eigen plannen waren in hoofdzaak voortgezet en konden dus weder opgevat worden. De bedenkingen, vooral in de Tweede Kamer geopperd tegen het optreden en de samenstelling van het Kabinet, golden niet hem; hij werd veeleer met groote welwillendheid ontvangen en kon duidelijk ontwaren, dat velen hem met genoegen weder aan het bewind zagen. Ofschoon enige leden in de beide Kamers der Staten-Generaal er op wezen, dat de kosten van zijn programma de oorspronkelijke raming overtroffen, dat de voorgespiegelde vermindering van uitgaven tot nog toe niet verkregen was en de uitkomst dus niet aan de

verwachting beantwoordde, werd de begroting voor 1880 toch in beide Kamers met overgrote meerderheid aangenomen. Vóór dien tijd was de Minister reeds met vrucht werkzaam geweest.

Den 1^{sten} November 1879 was de *Atjeh*, het eerste der nieuwe schroefstoomschepen 1^e klasse, tot eene reis om de kaap de Goede Hoop naar Oost-Indië vertrokken. Het bevel over dien bodem was opgedragen aan den Kapitein ter zee Jhr. H. O. Wichers, den gewezen Minister, die in het actieve corps gebleven was en zodoende gelegenheid kreeg bij eigen ervaring over de doelmatigheid van het schip te oordeelen. Na een kort oponthoud, eerst te Cowes in Engeland tot het aan boord nemen der eerste stoomsloep, die aldaar voor de Nederlandsche marine gemaakt was, vervolgens te Kaapstad, kwam de *Atjeh* den 27^{sten} Maart 1880 te Batavia, ter vervanging van de *Curaçao*, die tot wachtschip te Oleh-leh was ingericht. Het gunstig en zeer uitvoerig rapport van den commandant over het schip komt in het Jaarboek van de zeemacht 1879—1880 in zijn geheel voor.

Onder vele met betrekking tot de zeemacht genomen maatregelen, waren de twee wetten van 14 November 1879 zeker wel de meest ingrijpende. Zij strekten tot verandering van het strafstelsel bij de marine, met geheele afschaffing van alle lijfstraffen. Alleen de doodstraf bleef voor bepaalde gevallen behouden, doch zou dan in elk geval door den kogel worden ten uitvoer gebracht.

Den 10^{den} December 1879, twee dagen voor de behandeling der begroting, hadden de *van Galen*, *Het Zilveren Kruis*, de *Marnix* en de *Alkmaar*, die allen in Augustus en September waren teruggekeerd, de reede van Texel verlaten onder het bevel van den Kapitein ter zee J. W. Binkes. Zij waren vereenigd tot eene oefeningsdivisie, waarvan later de *Marnix* zich afscheidde tot een bezoek aan Liberia en de *Alkmaar*, met bestemming naar Curaçao.

Nog voor het einde des jaars werd een aanvang gemaakt met de proefnemingen om door middel van het gepantserd materieel der zeemacht het ijs in rivieren en kanalen op te ruimen. In het laatst van December baande de *Guinea* zich een weg door het Noordzee-kanaal tot voor Amsterdam met den weinig bevredigenden uitslag, dat het ijs wel gebroken, doch niet verwijderd was. In de eerste weken van 1880 werden de rammonitors *Haai* en *Panter* tot opruiming van het ijs in de Zuidelijke rivieren gebezigd. Noch deze, noch de een jaar later met de *Hyena* en de *Panter* herhaalde proeven beantwoordden echter aan het oogmerk. De uitkomsten waren niet geëvenredigd aan het gevaar, waaraan het personeel en het materieel daarbij werden blootgesteld.

Overigens ging alles gedurende 1880, 1881 en de eerste helft van 1882 naar wensch. De oefeningen binnengaats werden geregeld voortgezet. Ook die met de *Zeehond* tot opleiding van bootsmansleerlingen en matrozen; alleen met dit verschil, dat genoemde brik, wegens herhaalde klachten over molest door visschers geuit, telken jare een paar malen de visschersvloot in de Noordzee bezocht, waartoe indien het pas gaf tijdelijk wel een andere bodem werd aangewezen. Het nut daarvan bewoog den Minister tot het bouwen van den zeilschoener *Argus*, waaraan die taak geregeld kon worden opgedragen en die met 21 Mei 1882 voor het eerst in dienst kwam.

Nadat de Kapitein-Luitenant ter zee H. Dyserinck met de *Marnix* in April, en de Kapitein ter zee J. W. Binkes in Juni 1880 met de *van Galen* en *Het Zilveren Kruis* was teruggekeerd, stak laatstgenoemde commandant den 2^{den} October weder in zee met de *van Galen*, de *Leeuwarden* en de *Marnix*. Hij deed een kruistocht in den Atlantischen Oceaan, bezocht Paramaribo, bereikte Lissabon en stevende den 1^{sten} Maart 1881 van daar naar de Middellandsche Zee om er de vlag te vertoonen op plaatsen, waar dit sedert jaren niet gebeurd was. Hier kreeg hij eene wijle de *Suriname* bij de vlag, die zich later weder afscheidde tot een afzonderlijken kruistocht.

Den 1^{sten} Augustus viel de *Suriname* te Hellevoetsluis binnen, terwijl de schepen der divisie eene maand te voren de reede van Texel hadden bereikt.

Eer de volgende oefeningsdivisie, bestaande uit *Het Zilveren Kruis*, de *Leeuwarden* en de *Marnix*, den 15^{den} October 1881 onder bevel van den Kapitein ter zee F. H. P. van Alphen de haven verliet, begonnen zich in het oostelijk gedeelte der Middellandsche Zee belangrijke gebeurtenissen te ontwikkelen. Een militaire opstand in Egypte, onder Arabi uitgebarsten, gaf aanleiding tot eene demonstratie van een Engelsch en een Fransch eskader voor de haven van Alexandrië. Toen de Nederlandsche divisie, evenals het vorige jaar, een kruistocht in den Atlantischen Oceaan gedaan en vele steden aan de Middellandsche Zee, nu zelfs Konstantinopel, Smyrna en Bayreuth bezocht had, vond de commandant den 22^{sten} Juni 1882 te Malta den last om den Kapitein-Luitenant ter zee Jhr. C. C. Six met de *Marnix* naar Alexandrië te zenden, waaraan twee dagen later werd voldaan. De toestand werd er echter meer en meer gespannen, zoodat de Nederlandsche commandant, evenals het Fransche eskader, den 9^{den} Juli het bedreigde punt met de *Marnix* verliet. De Engelschen, die voornemens waren krachtdadig op te treden, bombardeerden de stad den 11^{den} Juli en mengden zich vervolgens gewapenderhand in de binnenlandsche aangelegenheden van Egypte. De *Marnix*, alleen geroepen om zoo noodig Nederlandschen onderdanen bescherming te verleen, ging den 20^{sten} naar Port-Said, om in de nabijheid te zijn, en bleef aldaar tot dit stoomschip den 20^{sten} Augustus werd afgelost door de *Bonaire*. *Het Zilveren Kruis* en de *Leeuwarden* waren in Augustus teruggekeerd, de *Marnix* volgde in September, terwijl ook de *Bonaire* half December 1882 ter rede van Texel binnenviel.

Sommige bodems in Oost- en West-Indië waren afgelost of vervangen. Het schroefstoomschip 1^e klasse *Koningin Emma der Nederlanden* had den 15^{den} Januari 1881 de reis naar Batavia aanvaard, waar het den 20^{sten} Mei kwam. Vervolgens bezocht het Nagasaki en eenige Chineesche havens, alvorens in December bij het auxiliair eskader de plaats van de *Watergeus* in te nemen. Ook de *Atjeh*, die zich nog in Oost-Indië bevond, deed een paar belangrijke tochten. Den 5^{den} September 1880 verliet dit stoomschip onder het bevel van den Kapitein ter zee J. A. Greve Soerabaya, met bestemming naar Australië, tot het vertoonen der vlag, het bezoeken eener tentoonstelling te Melbourne en het aandoen van eenige andere plaatsen. In de laatste dagen van 1881 begaf het zich naar de Indische Zee ter opsporing van de nog vermiste sloepen van het verongelukte stoomschip *Koning der Nederlanden* van de maatschappij „*Nederland*.” Na vruchteloos eenige weinig bekende eilandgroepen doorzocht te hebben, keerde het den 25^{sten} Februari 1882 te Batavia terug. Van de verwisseling der schepen in West-Indië valt weinig te zeggen, dan dat de *Cornelis Dirks* na de terugkomst in 1880 was afgekeurd, en dat in 1882 de *Alkmaar* naar Curaçao was gezonden, omdat het noodig gebleken was in dat station een grooter schip dan een stoomschip 4^e klasse beschikbaar te hebben. Alvorens deze laatste ervaring werd opgedaan, had de afkeuring van de *Cornelis Dirks* geleid tot het op stapel zetten van de *Sommelsdijk*, het vijfde schroefstoomschip 4^e klasse, waarvan de bouw indertijd slechts was verschoven omdat er voorloopig geen behoefte aan bestond. Het aantal schroefstoomschepen 1^e klasse naderde zijne voltooiing. Den 22^{sten} September 1880 was de *de Ruyter*, den 7^{den} Juni 1882 de *van Speyk* te water gelaten. Van het zesde, de *Doggersbank*, was den 5^{den} Augustus 1881, op den honderdsten gedenkdag van den vermaarden zeeslag, de kiel feestelijk gelegd. Het aantal torpedobooten, op 20 gebracht, werd in 1882 vermeerderd met 2 in Engeland gebouwde, van eene grootere soort, die geen nummer, maar de namen *Etna* en *Hekla* ontvingen. Tevens had men het gehalte en de bruikbaarheid van het bestaande materieel verbeterd of vermeerderd door het voortzetten der verwapening, door het aanbrengen van stoomstuurinrichtingen, door een gedeelte van het gepantserd materieel

van houten centraalkielen te voorzien, door het aanschaffen en verstrekken van stoomsloepen en door een aanvang te maken met de invoering van compound-machines, die eene besparing van steenkolen ten doel hadden. Proeven waren genomen met electricisch licht, als middel om bij nacht een naderend gevaar, vooral van torpedobooten te verkennen. Ondanks al hetgeen voor de zeemacht gedaan was, kon niet geloofchend worden, dat het gepantserd materieel begon te verouderen. Het pantser zelf was te licht tegenover het thans door sommige mogendheden ingevoerde geschut, hetgeen de schepen zou dwingen tot eene al te lijdelijke rol bij 's lands defensie. En de groote kosten der vernieuwing of verzwaring van het pantser hielden voorloopig daarvan terug.

Vele maatregelen waren in het belang der zeemacht genomen of in wording, waarvan o. a. de wet van 11 Juli 1882 ter voorkoming van aanvaringen op zee de vrucht was, toen het vergaan van de *Adder* in het tot dusver vrij algemeen gunstig oordeel over de leiding der zaken eene omkeering te weeg bracht.

Over hetgeen met dien rammonitor was voorgevallen, is slechts weinig met volkomen zekerheid te zeggen. Hij lag te Amsterdam en moest, daar de gemeenschap binnendoor tusschen het noorder- en zuiderfrontier nog niet was tot stand gekomen, buitenom van IJmuiden naar Hellevoetsluis gaan. Deze oogenschijnlijk weinig gevaarlijke reis, die herhaalde malen gedaan was, werd den 5^{den} Juli 1882 onder het bevel van den Luitenant ter zee der 1^e klasse E. Simon van der Aa met vrij gunstig weder aanvaard. De *Adder* werd te Katwijk-aan-Zee, te Scheveningen en elders in de verte gezien tot 's avonds acht uren, toen de monitor, waaraan men in den namiddag niets buitengewoons had bespeurd, dan dat hij weinig vooruitkwam, worstelde tegen den wind, die van eene flinke bramzeilskoelte tot stijve bries was toegenomen en eene moeielijke zee. De noodseinen werden niet opgemerkt of kwalijk begrepen, tot dat het vaartuig, na de worsteling nog ruim een uur te hebben voortgezet, door eenig noodlottig toeval, op nagenoeg eene geographische mijl ten W. N. W. van den vuurtoren te Scheveningen, kantelde en zonk. Niemand van de 65 opvarenden bleef behouden. Dit was ongetwijfeld eene der redenen, waarom de autoriteiten zoo lang met het gebeurde onbekend bleven. Terwijl die te Amsterdam het er voor hielden, dat de monitor goed en wel te Hellevoetsluis lag, die te Hellevoetsluis meenden dat de reis om de eene of andere reden was uitgesteld en het departement van het verlaten van IJmuiden geen kennis droeg, schrikten allen den 8^{sten} Juli plotseling op door het bericht, dat het lijk van den loods Duinker, die aan boord van de *Adder* had gediend, was aangespoeld. Dit onheilspellend voortteeken werd gevolgd door het aanspoelen en vinden van andere lijken, waardoor de geheele ontzettende waarheid aan het licht kwam. Den 21^{sten} Juli benoemde de Koning eene Commissie van onderzoek, die den 26^{sten} October haar rapport uitbracht.

Onmiddellijk na het ruchtbaar worden der ramp, was deze in openbare geschriften uitvoerig besproken. Het feit, dat een oorlogsvaartuig op een zomeravond, zoo dicht bij den wal, met de gansche bemanning kon vergaan, zonder dat eenige poging tot het verleenen van hulp was aangewend, maakte een diepen indruk. Nog voor het rapport der Commissie verschenen was, werden in den aanhef van het Voorloopig Verslag der Tweede Kamer over de begroting voor 1883 verschillende ophelderingen gevraagd. En toen deze gegeven waren, en het rapport der Commissie het licht had gezien, droegen de discussiën in de Tweede Kamer de duidelijkste blijken van onvoldaanheid en geschokt vertrouwen.

Voor den Minister, die zich persoonlijk verantwoordelijk had gesteld en nu vele bezwaren tegen zijn beleid moest hooren, was de toestand alleronaangenaamst. Zijne begroting werd echter aangenomen, hoewel niet met dezelfde meerderheid als vroeger. Hij, die nog in October de *Leeuwarden* en de *Tromp* naar Oost-Indië had gezonden voor eene reis heen en terug, alleen

tot verwisseling van personeel, bleef zijne taak voortzetten, tot dat eene weigering der Tweede Kamer om een wetsontwerp tot verlaging van den census aan de orde te stellen, den Ministers aanleiding gaf allen hun ontslag te vragen. Dien ten gevolge trad den 23^{sten} April 1883 een nieuw Kabinet op, waarin Mr. J. Heemskerk Az. met de portefeuille van Binnenlandsche Zaken en de gepensioneerde Vice-Admiraal F. L. Geerling met die van Marine belast werd. Het stelde zich ten doel eene herziening der Grondwet, waartoe bij Kon. besluit van 11 Mei 1883 eene Commissie werd benoemd.

Nauwelijks waren de zomeroefeningen, waarbij de afgekeurde *Zeehond* voorloopig door de *Marnix* was vervangen, onder den nieuwen bewindsman eene wijle aan den gang, of de zeemacht werd andermaal door eene ramp getroffen, waarbij echter thans geene menschenlevens te betreuren waren. In den vroegen morgen van den 20^{sten} Juni ontdekte men op 's Rijks werf te Amsterdam de eerste sporen van een brand, die zoo snel toenam en zoo hevig woedde, dat ondanks alle spoedig aangebrachte hulp de *Doggersbank*, die nagenoeg gereed was om te water gelaten te worden, en de *Kortenaer*, waarvan eerst onlangs de kiel was gelegd, met kappen en vele materialen eene prooi der vlammen werden. De oorzaak bleef in het duister; doch het verlies aan materiëel was belangrijk, en dat juist terwijl de aandacht in hooge mate op het beheer van 's Rijks werven gevestigd was, over welker kostbare inrichting meermalen en nog onlangs in de Eerste Kamer was geklaagd. Dit had zelfs den vorigen Minister bewogen tot eene belofte, waaraan de tegenwoordige bereid was gevolg te geven. Hij lokte den 19^{den} Juli 1883 een Koninklijk besluit uit, waarbij eene Commissie werd benoemd om rapport uit te brengen over den toestand en eene reorganisatie van 's Rijks werven. In October deed zij dit voorloopig, waarop ruim een jaar later een meer uitgebreid rapport volgde. Te Amsterdam werd de kiel gelegd van het zesde schroefstoomschip der 1^e klasse, hetwelk den naam van *Johan Willem Friso* kreeg, in hoofdzaak naar het type *Atjeh* zou worden gebouwd, alsmede de ketels en werktuigen van de *Doggersbank* zou ontvangen. Overigens valt er van de schepen weinig te zeggen. De *Bonaire* en de *Argus* waren in de Noordzee kruisende geweest tot bescherming van de visscherij, welke taak een meer politiek karakter aannam, nadat den 6^{den} Mei 1882 tusschen Nederland, Duitschland, België, Denemarken, Frankrijk en Groot-Brittanje en Ierland eene overeenkomst was gesloten tot regeling van de politie der visscherij in de Noordzee, buiten de territoriale wateren, waaraan hier te lande den 5^{den} Juni 1883 kracht van wet was gegeven. De *Leeuwarden* onder den Kapitein ter zee C. F. T. van Woelderen en de *Tromp* onder den Kapitein ter zee H. D. Guyot in Mei en Juni uit Oost- Indië teruggekeerd, waren tegen het najaar voor eene nieuwe reis in gereedheid gebracht. Den 22^{sten} October vertrok de Kapitein ter zee H. Dyserinck met de *Leeuwarden* weder naar Oost-Indië, doch nu om er de *Atjeh* af te lossen. Acht dagen later stak de Kapitein ter zee P. ten Bosch met de *Tromp* in zee tot een oefeningstocht in den Atlantischen Oceaan en West-Indië. Op dat tijdstip was de commissie uit de Tweede Kamer bereids aan het opmaken van haar Voorloopig Verslag over de begrooting en de hierbij ontwikkelde plannen van den Minister.

Deze had eenige jaren geleden eene brochure geschreven, waarin hij een vrij gunstig oordeel velde over het materieel, ofschoon de lijdelijke verdediging, waarop alles berekend scheen te zijn, hem niet kon bevredigen. Niet om zeeslagen te leveren, maar om de gemeenschap met de koloniën open te houden en onze handelsbelangen te beschermen, zouden er krachtige kruisers moeten zijn. Ongunstiger was zijn oordeel over het gehalte en de getalsterkte van het mindere personeel, dat in oorlogstijd moest dienen. De samenstelling der zeemilitie en hare oefening alleen binnengaats achtte hij onvoldoende; hij wenschte daarvoor uitsluitend visschers en varensgezellen aan te wijzen en deze dan ook op de Noordzee te oefenen. En ten einde het benodigde personeel voor alle bodems beschikbaar te hebben en na een eerste treffen het

ontbrekende terstond te kunnen aanvullen, wilde hij, vooral door uitzicht op pensioen, eene vrijwillige reserve in het leven roepen, bestaande uit oud-gedienden en uit visschers, schippers, de bemanning van zeil- en stoomschepen, in één woord uit allen, wier ambacht of bedrijf eenige betrekking op de praktische zeevaart had.

Tegen dit laatste plan was, reeds voor dat het nu weder ter sprake kwam, het bezwaar geopperd, dat het niet langer aanging, evenals vroeger en zelfs nog tijdens de Belgische onlusten, in der haast bruikbare equipages te vormen uit zeelieden van allerlei slag, die uit vaderlandsliefde of bekoord door hooge handgelden zich tijdelijk aan 's lands dienst verbonden. Voor den dienst aan boord van ramschepen, monitors en stoomkanonneerbooten waren de eischen veel hooger, dan in den tijd der houten zeil- en stoomschepen.

Hoe dit zij, nu ook de *Adder* aan de sterkte der zeemacht ontvallen was, moest er iets voor het materiëel gedaan worden. Hierover waren de meesten het vrijwel eens. Moeielijker was het een bevredigend antwoord te vinden op de toch zeer natuurlijke vraag, waarin dat „iets” zou moeten bestaan. De Kapitein ter zee Binkes had in een stuk in de *Nieuwe Rotterdamsche courant*, gevolgd door eene brochure, zijn gevoelen daarover geuit. Hij achtte kruisers minder noodig, daar het nemen van 's vijands goed in oorlogstijd hoe langer hoe meer in onbruik geraakte en de behaalde voordeelen, bij het sluiten des vredes, meestal moesten worden geboet; daarentegen drong hij aan op den bouw van een zestal zwaar gepantserde, goed bewapende en snelvarende oorlogsschepen voor buitengaats. Twee daarvan moesten voor Oost-Indië bestemd worden en de vier andere om in tijd van oorlog de blokkade van eigen havens te verbreken en in volle zee tegen eene naderende, vijandelijke transportvloot te kunnen ageeren. De Minister, die bij zijne meening betreffende het materiëel voor de defensie volhardde, dat sedert de verwapening met achterlaadgeschut nog verbeterd was, ging met de andere plannen niet mede. Alleen moest het aantal torpedobooten, volgens zijn gevoelen het plechtanker onzer verdediging, worden vermeerderd. Hij meende dit met weinig bezwaar voor de schatkist te kunnen doen, als de *Adder* niet werd vervangen, en de vergoeding bedongen voor de *St. Eustatius*, die aan het departement van Koloniën was afgestaan, aan torpedobooten groot model, uitgerust met de noodige middelen tot het voeren en voortschieten van vischtorpedo's, werd besteed. Nu er te Curaçao een grooter stoomschip gestationneerd moest worden, had de Minister geoordeeld, dat er wel een schroefstoomschip 4^e klasse gemist kon worden. Ook zou, na de voltooiing van de *Johan Willem Friso*, het dan aanwezige zestal dier bodems voor het daarmede beoogde doel wel toereikend zijn. Naar 's Ministers overtuiging behoorden verder te worden aangeschaft eenige kruisers, die vooral wat de snelheid betref, geheel op de hoogte van den tijd moesten zijn. Hij was daarom voornemens in plaats van het zevende schroefstoomschip 1^e klasse, dat nog gebouwd moest worden, een schip op stapel te doen zetten, dat later krachtiger werktuigen zou krijgen.

In de Memorie van Toelichting bij de begroting voor 1884 zette hij al zijne plannen nog eens duidelijk uiteen, waaronder behalve de reeds genoemde, sommige van zeer wijde strekking, zoo als de afschaffing van het auxiliair eskader en daarentegen versterking van de Indische Militaire Marine, ten einde deze in staat te stellen voor de verdediging der kolonie te zorgen, wijziging der opleiding van jongens enz. Vóór de openbare behandeling zijner begroting, liet hij zich echter bewegen om den bouw van dat zevende schroefstoomschip 1^e klasse uit hoofde van den ongunstigen staat van 's lands financiën voorloopig uit te stellen. Bij de discussiën in de beide Kamers der Staten-Generaal, bleken zoowel het plan tot het bouwen dier zoogenaamde kruisers, als andere plannen, voor zoo ver deze ter sprake kwamen, grooten tegenstand te ontmoeten. De begroting werd aangenomen, zonder dat een der geopperde vraagstukken was opgelost.

Terwijl de Minister zich onledig hield met het uitwerken van sommige plannen, die hij toch wel aannemelijk hoopte te maken, noopte eene langdurige ongesteldheid hem eerst tot tijdelijke werkeloosheid en eindelijk tot het nemen van zijn ontslag. Dien ten gevolge trad de Minister van Erp Taalman Kip den 20^{sten} April 1884 ten derden male als hoofd van het departement van Marine op, waarmede terstond weder het oude programma met eenige wijziging tot leidraad werd genomen. Doch de omstandigheden waren veranderd en hem verbeidde menige teleurstelling.

Met het oog op de gesloten overeenkomst belastte hij de *Bonaire* en de *Argus* met het politie-toezicht in de Noordzee. Voorts werd den 16^{den} Augustus 1884 het nieuwe schroefstoomschip 4^e klasse *Sommelsdijk* voor het eerst in dienst gesteld, met bestemming naar Curaçao, ter vervanging van de *Alkmaar*, en den 27^{sten} Augustus de kiel gelegd van de ijzeren zeilkorvet *Nautilus*, bestemd ter opleiding van bootsmansleerlingen en matrozen, terwijl de *Atjeh*, onder den Kapitein ter zee H. Dyserinck in Juni uit Oost-Indië teruggekeerd, en de *Tromp*, in Juli weer binnengevallen, voor nieuwe reizen in gereedheid werden gebracht. De Kapitein ter zee J. A. Greve verliet den 16^{den} November de reede van Texel met de *Atjeh* tot een kruistocht in den Atlantischen Oceaan en het bezoeken der westkust van Afrika. De Kapitein ter zee P. ten Bosch vertrok een dag later met de *Tromp* tot een oefeningstocht naar en in West- Indië. Doch nu rezen wat de verdere plannen betrof onverhoopte bezwaren. Het bleek namelijk, dat de *Sommelsdijk* de noodige stabiliteit miste om eene zeereis te kunnen ondernemen, terwijl de vraag werd geopperd, of de pas in aanbouw gebrachte *Nautilus* wel aan de eischen eener goede constructie zou voldoen. Aangezien de deskundigen het niet eens konden worden, besloot de Minister een bekwamen vreemdeling te raadplegen, namelijk Sir Edward Reed, die aan de ontvangen uitnoodiging gehoor gaf en alles in oogenschouw kwam nemen.

Geen wonder dat zulks nog al opzien baarde en aanmerkingen uitlokte in dagbladen en andere openbare geschriften, juist op een tijd, waarin de geregelde staatsdienst door buitengewone omstandigheden zekere stremming ondervond. Het overlijden ook van den jongsten zoon des Konings op den 21^{sten} Juni 1884, waardoor het jeugdige Prinsesje, den 31^{sten} Augustus 1880 uit 's Konings tweede huwelijk geboren, de naaste erfgenaam van den troon werd, had de noodzakelijkheid doen inzien Art. 198 der Grondwet afzonderlijk te wijzigen. Het gevolg daarvan was eene ontbinding van de Staten-Generaal op 5 October 1884 en de opening der nieuwe Kamers op 17 November voor de tweede lezing. Eerst nadat deze geëindigd en de herziening van het genoemde artikel volledig tot stand gekomen was, kwam de definitieve vaststelling der staatsbegrooting aan de orde. Den 26^{sten} Januari 1885, nog voor de behandeling van het zesde hoofdstuk, had de Commissie haar eindrapport over de reorganisatie van 's Rijks werven uitgebracht, waaraan vele leden der Tweede Kamer, evenals aan het gebeurde met de *Sommelsdijk* en de *Nautilus*, bij de openbare discussiën de stof ontleenden voor heftige uitvallen tegen het beleid van den Minister.

Deze wenschte den bouw van de *Johan Willem Friso* langzaam voort te zetten en dien van het zevende schroefstoomschip 1^e klasse voorloopig uit te stellen, nu het bleek, dat *Het Zilveren Kruis* en de *van Galen*, tegen verwachting, na tien jaren nog bruikbaar waren. Hij wilde de versterking van het gepantserde materieel verschuiven, nu de waarde van het bestaande zou verhoogd worden door de invoering van vischtorpedo's. Hij vroeg de gelden aan voor nog eene torpedoboot, groot model, en 12 vischtorpedo's. Naar aanleiding van het werfrapport, was het personeel op 's Rijks werven eenigszins ingekrompen en waren andere plannen in overweging. Harde woorden moest de Minister hooren zelfs over zijne poging tot bezuiniging, die in eenige onderdeelen der begrooting sterk uitkwam. „Maar welken waarborg geeft hij (de Minister) ons,” vroeg een lid van de Tweede Kamer, „dat de vijand zijn aanval ook zal uitstellen tot dat het ons

gelegen komt, en onze financiële omstandigheden het lijden kunnen?” Het was niet te ontkennen, dat het gepantserd materiëel verouderd was; dat de schroefstoomschepen 1^e klasse in oorlogstijd weinig zouden baten; dat nog te weinig gedaan was voor het torpedowezen; en dat bij onverwachte mobilisatie het benodigde personeel zou ontbreken. En nochtans vergenoegde de Minister zich met de aanschaffing van ééne torpedoboot, groot model, en 12 vischtorpedo's.

Nadat de begroting den 18^{den} Maart 1885 in de Tweede Kamer met 47 tegen 25, en den 17^{den} April in de Eerste Kamer met 23 tegen 6 stemmen was aangenomen, kon in den zomer alles weder zijn geregelden gang gaan. De torpedoboot werd in Engeland besteld en zou den naam van *Ardjoeno* dragen. De *Atjeh* en de *Tromp* in Juni teruggekeerd werden op nieuw uitgerust. De grondslagen eener kustwacht, in verband met de bestaande kust verlichting, werden gelegd. Den 26^{sten} Juli verscheen een Kon. besluit tot wijziging der bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee. En terwijl de Minister zich bezig hield met het samenstellen der begroting voor een volgend jaar, liep zijne taak eensklaps ten einde, zonder dat er iets was voorgevallen, waaruit oningewijden zich dit konden verklaren. Men giste dat hij nu werkelijk plannen tot versterking der zeemacht wilde voorstellen, die in den Ministerraad tegenkanting vonden. Hoe dit zij, de Minister van Erp Taalman Kip vroeg zijn ontslag, en werd den 2^{den} Augustus 1885 vervangen door den Kapitein ter zee W. L. A. Gericke, die sedert jaren als Inspecteur over de Artillerie der Marine aan het departement werkzaam was geweest.

Denzelfden dag, waarop de Minister Gericke zijne portefeuille aanvaardde, stak de Kapitein ter zee K. A. Stakman Bosse met de *Tromp* in zee, om zich langs de kaap de Goede Hoop naar Oost-Indië te begeven. Eene maand later vertrok de Kapitein ter zee Jhr. T. E. de Brauw met het nieuwe schroefstoomschip *de Ruyter* om dezelfde bestemming door het kanaal van Suez te bereiken. Zij moesten dienen tot aflossing van de *Koningin Emma der Nederlanden* en tot vervanging van de *Leeuwarden*, die in Maart bij Agum-Agum aan den grond geraakt en sedert voor den dienst onbruikbaar bevonden was. Den 18^{den} November verliet ook de Kapitein ter zee C. H. Bogaert met de *Atjeh* de reede van Texel, om zich naar Curaçao te begeven en aldaar de plaats van de *Bonaire* in te nemen.

Intusschen was de begroting voor 1886 ingediend. De Minister had het nagenoeg voltooide ontwerp van zijn ambtsvoorganger met eenige wijzigingen overgenomen, zich daarbij van ingrijpende maatregelen onthoudende. De verdediging daarvan was echter niet zoo gemakkelijk als dit oppervlakkig scheen; want het eindcijfer was anderhalf millioen hooger dan dat van het vorige jaar, en bovendien kwamen terstond 's Rijks werven ter sprake, aan welke reorganisatie nog weinig was gedaan. Toch behelsde het rapport der commissie curieuse zaken, wel geschikt om de aandacht te trekken, zoo als het wijzen op eene stoomzagerij, die duurder werkte, dan wanneer alles uit de hand gezaagd werd. Onlangs had de hennep voor 's Rijks lijnbaan weder meer gekost, dan het afgewerkte touw bij particulieren. De Minister, die ten minste eene werf van aanbouw wilde behouden, noemde het eerste „*eene aardige phrase en niets meer,*” en vermoedde, wat het tweede punt betrof, dat particulieren zeker eene minder goede grondstof bezigden, aangezien men kwalijk kon aannemen, dat zij uit welwillendheid de kosten van aanmaak niet in rekening brachten. Hij was bereid met het touwwerk van particulieren eene proef te nemen; doch wenschte zich verder tot niets te binden. Volgens de Memorie van Toelichting was hij voornemens zich voorloopig alleen te bepalen tot datgene, waaromtrent hij geen nader onderzoek meer noodig achtte, zoo als het voortzetten van aangevangen werkzaamheden, de uitbreiding van het aantal torpedobooten, het maken van inrichtingen ten behoeve der vischtorpedo's en een krachtigen gang bij de verwapening van het materiëel voor de kustverdediging. De stoomkanonneerbooten klein model zouden achterlaadkanonnen van

21 cM. ontvangen, de torpedobooten snelvurende kanonnen van 3.7 cM., welke de Minister zelf in zijne vorige betrekking had uitgedacht. Met betrekking tot latere plannen gewaagde de Memorie van Toelichting van de noodzakelijkheid om het materiëel te versterken met schepen van voldoende zeewaardigheid, die off- en defensief zoo krachtig moesten zijn, als met de onvermijdelijke eischen van diepgang enz. was overeen te brengen. Dit punt bleef bij de openbare behandeling onbesproken. Nadat eenige posten afgestemd of verminderd waren, zooals het getal aangevraagde torpedobooten, dat van zes op drie was gebracht, werd de begroting aangenomen. Eene der gewichtigste veranderingen was, dat het personeel van het departement in 1886 werd versterkt met een Kapitein ter zee en een Luitenant ter zee voor speciale diensten, die volgens de woorden des Ministers inderdaad als de kern van eene meermalen besproken marinestaf te beschouwen waren.

Ongestoord kon nu in den gewonen dienst worden voorzien. De nieuwe, ijzeren zeilkorvet *Nautilus* werd in het voorjaar van 1886 gereed gemaakt en daarop, overeenkomstig hare bestemming gebezigd ter opleiding van kwartiermeesters en matrozen. Den 1^{sten} April kwam de vroeger besproken kustwacht voor een gedeelte in werking. Op 's Rijks werf te Amsterdam werd den 10^{den} Juni de *Johan Willem Friso* te water gelaten en een aanvang gemaakt met den bouw van de *Batok*, eene der drie torpedobooten groot model. De beide andere, later *Cycloop* en *Dempo* genoemd, zouden door de particuliere industrie worden geleverd. Den 16^{den} April van het genoemde jaar was de Kapitein-Luitenant ter zee H. Quispel met de *Koningin Emma der Nederlanden* uit Oost-Indië teruggekeerd, die gedurende den zomer weder gereed werd gemaakt en in November onder het bevel van den Kapitein ter zee J. H. Commijs naar Curaçao vertrok om er de taak van de *Atjeh* over te nemen. Den 14^{den} October was de Kapitein ter zee D. J. Weys met *Het Zilveren Kruis* in zee gestoken tot een oefeningstocht in den Atlantischen Oceaan. Denzelfden dag kon de thans doelmatige ingerichte *Sommelsdijk* onder het bevel van den Kapitein-Luitenant ter zee J. F. M. Lange de reede van Texel verlaten, tot een bezoek aan de republiek Liberia en de Congo, alvorens zich naar West-Indië te begeven om de *Suriname* te Paramaribo af te lossen.

Minder gemakkelijk was de algemeene taak der regeering geweest, in verband met het plan tot herziening der Grondwet. Na vergeefsche pogingen te hebben aangewend om de partijen in de Tweede Kamer betreffende het openbaar onderwijs tot overeenstemming te brengen, trok de Ministerraad het daarop betrekking hebbende wetsvoorstel in. Alle Ministers vroegen hun ontslag, welk verzoek echter op verlangen des Konings werd teruggenomen. Nu volgde in Mei de ontbinding der Tweede Kamer, welke werkzaamheden eerst half Juli konden worden hervat. Eer de nieuwe ontwerpen tot herziening werden ingediend, waarbij de kiesbevoegdheid op den voorgrond trad, kwam de staatsbegroting voor 1887 ter tafel.

Op die van den Minister Gericke kwamen gelden voor, bestemd voor den bouw op 's Rijks werf te Amsterdam van een ramtorenschip en den aanmaak van een deel der stoomwerktuigen en ketels bij particulieren, alsmede voor de aanbesteding van 3 torpedobooten groot model. De kosten van dat ramtorenschip, die volgens de raming, als het geheel voor zee was uitgerust, 3 1/2 miljoen zouden bedragen, werden zoowel bij de schriftelijke als bij de mondelinge behandeling hoofdzaak. In het Voorloopig Verslag werd de twijfel geopperd, of de eischen, waaraan dat schip moest voldoen, wel juist gesteld en de kosten wel goed berekend waren. Het plan was niet gereed en de commissie van Rapporteurs uitte de meening, dat „wanneer in de toekomst de gelden voor een dergelijken aanbouw moesten worden toegestaan, dit dan waarschijnlijk niet zou gebeuren dan nadat aan de Kamer eene teekening met beknopte beschrijving van het te bouwen schip was overgelegd.” De Minister, die de gerezen bedenkingen poogde te ontzenuwen, zeide in zijne Memorie van Beantwoording o. a. naar

aanleiding van de aangehaalde woorden, dat de beslissing dus, indien de bedoeling goed werd begrepen, afhankelijk zou zijn van eene beoordeeling van het schip door de Kamer. Hoe aangenaam zulk eene verlichting zijner taak ook voor den Minister van Marine zou kunnen zijn, meende hij toch te moeten betwijfelen, of zij op den weg der Kamer kon liggen en deze daartoe de voldoende gegevens bezat. Onder de redenen, die hem weerhielden den bouw van dat schip uit te stellen, noemde hij tevens de noodzakelijkheid, die er uit zou voortvloeien om ongeveer 300 werklieden van 's Rijks werf te ontslaan. Hierin zagen eenige kamerleden geen bezwaar, die op grond van het vroeger gemelde werfrapport en van hetgeen de Luit.-Kolonel Gijsberti Hodenpijl in zijne pas verschenen brochure over de ondoelmatigheid der rijkswerken had gezegd, juist dien weg op wilden. Maar de Minister verklaarde onverhopen, dat hij het behoud van eene rijkswerf voor aanbouw in 's lands belang noodig vond.

Bij de openbare discussiën in de Tweede Kamer toonden enige leden zich minder ingenomen met 's Ministers beleid en werden enkele posten der begrooting afgestemd. De commissie van Rapporteurs wenschte de beslissing over het ramtorenschip uit te stellen en liever nog 3 torpedobooten groot model op 's Rijks werf te doen bouwen. Voor de stemming verklaarde de Minister zich hiertoe bereid. Hij zou den bouw van alle 6 booten dan op 's Rijks werf doen plaats hebben. Maar een nader voorstel, van andere zijde gedaan, om de 3 torpedobooten, die oorspronkelijk niet aangevraagd waren, ook niet toe te staan, achtte hij bepaald onaannemelijk. En toen dit nochtans met kleine meerderheid werd aangenomen, verzocht hij de beraadslagingen te schorsen, omdat hij de aldus gewijzigde begrooting niet ten uitvoer zou kunnen leggen. De Minister Gericke, die veel had willen toegeven om bij de plannen tot grondwetsherziening geene stoornis te veroorzaken, vroeg zijn eervol ontslag en werd met ingang van 26 Januari 1887 vervangen door den heer F. C. Tromp.

Men stelde nu eene credietwet vast voor een half jaar en in Mei eene definitieve begrooting, die eigenlijk weinig meer dan eene credietwet was, omdat de nieuwe Minister zich aanvankelijk van doortastende maatregelen onthield. Hij vroeg slechts 2 torpedobooten boven de toegestane en gaf aan het verlangen van hen, die tegen het behoud van de landswerven op den bestaanden voet gestemd waren, eenigszins toe door de arbeidsloonen ten behoeve van 's Rijks lijnbaan slechts voor een halfjaar uit te trekken, met belofte die inrichting den 1^{sten} Juli te sluiten. De opheffing of reorganisatie van eene of meer der Rijkswerken oordeelde hij echter zoo gewichtig en van zoo ver strekkende gevolgen, dat er niet dan na rijp beraad toe kon worden overgegaan. Wel konden zij, in afwachting van latere besluiten wat ingekrompen en vereenvoudigd worden. Tevens had men aangedrongen op de afschaffing van een der opleidingsschepen, die jaarlijks de begrooting met meer dan twee ton bezwaard; doch dit kon, wegens de talrijkheid der jongens, voorloopig niet geschieden. Den 17^{den} Mei 1887 werd de begrooting door de Tweede, en den 27^{sten} door de Eerste Kamer met algemeene stemmen aangenomen.

Inmiddels was de Kapitein ter zee C. H. Bogaert met de *Atjeh* den 27^{sten} Maart van Curaçao, de Kapitein-Luitenant ter zee L. M. E. de Haan met de *Suriname* drie dagen later van Paramaribo teruggekomen, en de Kapitein ter zee Jhr. J. A. Roëll met de *van Speyk* den 15^{den} April van Vlissingen vertrokken om de *Tromp* in Oost-Indië te gaan vervangen. De gewone zomeroefeningen hadden een aanvang genomen; de *Aruba* en de *Argus* kruisten in de Noordzee tot bescherming der visscherij; *Het Zilveren Kruis*, den 5^{den} Mei van den oefenings-tocht onder het bevel van den Kapitein ter zee D. J. Weys teruggekeerd, werd onmiddellijk uitgerust tot een nieuwen, die van 20 Juni tot 1 Augustus duurde. Met 1 September werd, overeenkomstig veler verlangen, de *Alkmaar* in dienst gesteld om de taak van de *Aruba* over te nemen, en den 1^{sten} October kwam de kustwacht volledig in werking, die voortaan alle bewegingen van Nederlandsche en vreemde schepen in de kustzee moest waarnemen en

daarvan rapporteeren, vooral wanneer eenig schip in nood mocht verkeerren, ten einde spoedig hulp te kunnen aanbrengen. Het was eene heilzame vrucht van de treurige ervaring met de *Adder*. Den 15^{den} October verliet de Kapitein-Luitenant ter zee H. Schotborgh met de *Bonaire* de reede van Texel, bestemd naar Paramaribo, en denzelfden dag vertrok de Kapitein ter zee J. C. Joekes met *Het Zilveren Kruis* om zich door straat Magellaan en over Japan en China naar Oost-Indië te begeven.

Eer de Minister Tromp, op wiens last deze reizen ondernomen werden, zijne verdere plannen kon ontwikkelen, had de staatkundige toestand des vaderlands in het algemeen eene wijziging ondergaan, die op de Marine terug werkte. Den 13^{den} Augustus waren de beide Kamers der Staten-Generaal ontbonden, en den derden Dinsdag in September bij de opening der Staten-Generaal waren zij vernieuwd voor de tweede lezing der voorstellen tot grondwetsherziening. Die tweede lezing was den 5^{den} November afgelopen, waarna de gewijzigde Grondwet 's anderen daags door den Koning goedgekeurd en bij publicatie van 15 November afgekondigd werd.

Aangezien de Staten-Generaal volgens de thans van kracht zijnde bepalingen in de eerste maanden van 1888 vernieuwd moesten worden, en wel wat de Tweede Kamer betrof door een ander kiezerspersoneel, waarvan de uitslag onzeker was, zoo aarzelden vele leden der nog aanwezige Tweede Kamer doortastende maatregelen goed te keuren. Dit ondervond de Minister Tromp, die in zijne begrooting de gelden voor den bouw van een pantserdektorenschip had opgenomen, zoo als hij er vier voor het land en de koloniën wenschelijk achtte. Hij bedoelde vooral Oost-Indië, waar de beide ramtorenschepen wegens veelvuldige reparatiën en een groot kolenverbruik zeer kostbaar waren. De bouw van dat nieuwe schip en het aantal bodems, dat hij behalve *Het Zilveren Kruis* wilde uitzenden, waren de voorname bezwaren tegen zijne begrooting. Het eerste ruimde hij uit den weg, door het plan van aanbouw tot later te verschuiven; doch het gevaar dat er gelegen was in het van de hand sturen van zooveel personeel kon hij niet toegeven. Zijne begrooting werd aangenomen. Hij zou haar echter niet meer ten volle uitvoeren; want de nieuwe verkiezingen in het voorjaar verplaatsten de meerderheid in de Tweede Kamer, hetgeen de Ministers bewoog gezamenlijk hun ontslag te vragen, dat hun bij Koninklijk besluit van 20 April 1888 werd verleend.

In het geheel vernieuwde Kabinet, dat 's anderen daags zijne functiën aanvaardde, was Mr. Ae. Baron Mackay met de portefeuille van Binnenlandsche Zaken en de Kapitein ter zee H. Dyserinek met die van Marine belast. Nopens de taak, die hem wachtte, zeide het Handelsblad van den 28^{sten} April te recht, dat zij in de laatste jaren voor elken optredenden Minister van Marine moeilijker geworden was. Er was weinig of niets bijgebouwd, eene reorganisatie was achterwege gebleven, het verouderde materieel was nog meer verouderd, het vraagstuk der werven was slechts tot eene halve oplossing gekomen, het auxiliair eskader werd voortdurend minder bruikbaar en met beperkte stationneering in Oost-Indië werd eene proef genomen. Men kan niet zeggen, dat het tafereel uitlokkend gekleurd was.

Wat het uitzenden van schepen betreft, had de afgetreden Minister zijn plan gevolgd. Het vertrek van den Kapitein ter zee J. C. Joekes met *Het Zilveren Kruis* uit Texel is reeds gemeld. Alvorens zich naar Batavia te begeven, moest hij eenige havens van Amerika, Japan en China, de Sandwich-eilanden en Manilla aandoen. Den 5^{den} Januari 1888 had de Kapitein ter zee J. Loots de reede van Texel verlaten met de *van Galen* tot eene reis naar Oost-Indië ter aflossing van schepelingen, vanwaar de genoemde bodem den 18^{den} September in het Nieuwediep terugkeerde onder het bevel van den Kapitein ter zee E. L. Baron van Heeckeren van Waliën. Hoogst belangrijk was eene opdracht aan den Kapitein-Luitenant ter zee J. F. M. Lange, die na de aankomst van den Kapitein-Luitenant ter zee H. Schotborgh met de *Bonaire* te Paramaribo,

den 3^{den} December 1887 aldaar was in zee gestoken met de *Sommelsdijk* tot het bezoeken van de Zuid-Oostkust van Afrika, de Congo en andere plaatsen op de Zuid- en Westkust van hetzelfde werelddeel. Den 31^{sten} Maart 1888 stevende de Kapitein ter zee G. Doorman met de *Johan Willem Friso* van Vlissingen naar de kust van Spanje, waar o. a. de tentoonstelling te Barcelona moest worden bezocht.

Al de genoemde bodems waren onderweg, toen de opening der nieuwe Kamers op den 1^{sten} Mei 1888 der regeering de gelegenheid schonk met betrekking tot verschillende vraagstukken van hare zienswijze te doen blijken. Voor den Minister van Marine was dit niet zoo eenvoudig, omdat veel wat onlangs in brochures, dagbladen en tijdschriften was geschreven weer overvloedig had aangetoond, hoe uiteenlopend de verwachtingen bleven en hoe tegenstrijdig de denkbeelden omtrent hare verwezenlijking. In „*de Organisatie onzer marine,*” waarvan in het najaar twee stukken verschenen waren en het derde in September 1888 het licht zag, drong de Kapitein ter zee H. D. Guyot er op aan, dat vooral met de bestemming der marine in Oost-Indië rekening gehouden zou worden. Anderen wenschten de kustdefensie meer op den voorgrond gesteld te zien en hierbij lieten zich weer enkele stemmen hooren in het belang van een meer actief optreden. Daarentegen hield de heer W. A. Coblijn, gepensionneerd Kolonel van het N. I. leger vol, dat ten minste Java wel zonder marine verdedigd kon worden. Onder dit alles verschoof de Minister Dyserinck het uiteenzetten zijner plannen tot bij de behandeling der begrooting. Zijn eenige doortastende maatregel was, dat bij Kon. besluit van 15 Augustus 1888 de *Anna Paulowna*, het tweede opleidingsschip voor jongens te Rotterdam, met 1 October buiten dienst werd gesteld.

Nadat de Kapitein ter zee Doorman den 16^{den} Juni met de *Johan Willem Friso* uit de Middellandsche Zee was teruggekeerd, werd zijn bodem opnieuw in gereedheid gebracht. Den 25^{sten} Augustus verliet hij daarmede de reede van Texel met bestemming naar Curaçao, ter aflossing van de *Koningin Emma der Nederlanden*, die onder het bevel van den Kapitein ter zee J. H. Commijs den 17^{den} October de terugreis aanvaardde en den 21^{sten} November te IJmuiden binnenkwam. Volgens berichten uit Oost-Indië had de Kapitein ter zee Joekes den 27^{sten} September met *Het Zilveren Kruis* de reede van Batavia bereikt. De toestand van dezen bodem was echter van dien aard, dat eerlang tot afkeuring moest worden besloten. Dit was eene reden te meer om onverwijld tot de versterking van het materieel over te gaan.

In de Memorie van Toelichting bij de begrooting voor 1889 sprak de Minister Dyserinck zijn gevoelen daarover uit. Ten einde de handhaving onzer neutraliteit en de verdediging des vaderlands wat de marine betrof voldoende te waarborgen, achtte hij, eene verdediging van de stelling Helder à outrance geheel buiten beschouwing latende, noodig 5 ramschepen, 13 monitors, 30 stoomkanonneerbooten, 20 vischtorpedobooten, 28 spartorpedobooten, 9 riviervaartuigen en 3 aviso's. Alleen de stoomkanonneerbooten waren voltallig. Behalve de torpedobooten, waarvan de bouw werd voortgezet en een drietal riviervaartuigen, ontbraken aan de opgegeven sterkte één ramschip en één monitor. Voor het toezicht op de visscherij in de Noordzee en den dienst in West-Indië kon met het voorhanden materiëel wel gezorgd worden. Anders was het gesteld met Oost-Indië. Daar moest in gewone tijden de Indische Militaire Marine voor de rust en de veiligheid in den Archipel waken, doch in buitengewone gevallen, vooral tegen een buitenlandschen vijand het auxiliair eskader op den voorgrond treden. En dit bestond voor het oogenblik uit 2 ramtorenschepen, die verouderd, en 2 schroefstoomschepen der 1^e klasse, die tegen materiëel van den nieuweren tijd niet bestand geacht konden worden. De Minister wenschte om gemelde redenen, ongerekend de nog benoodigde torpedobooten, een ramschip voor het zuiderfrontier en een pantserdek- torenschip voor Oost-Indië te doen

bouwen. In dit opzicht gelukkiger dan zijne voorgangers, werden hem de daartoe vereischte middelen door de Wetgevende Macht toegestaan.

Voor dien tijd was de Kapitein ter zee G. J. Buyskes den 29^{sten} November 1888 met de *van Galen* in zee gestoken tot eene reis naar Batavia ter aflossing van schepelingen. Na in Oost-Indië het bevel te hebben overgenomen, keerde de Kapitein ter zee C. ten Bosch den 23^{sten} Juli 1889 met den genoemden bodem in het vaderland terug. Van den 15^{den} Februari tot den 14^{den} juni had de Kapitein ter zee J. P. Mercier een oefeningstocht gedaan met de *Atjeh* in den Noord-Atlantischen Oceaan en de Middellandsche Zee. Den 2^{den} Juli verliet hij de reede van Texel weder, om zich voorgaats te vereenigen met de *Tromp*, die onder het bevel van den Kapitein ter zee K. A. Stakman Bosse in het Kanaal en de Noordzee had gekruist. Beide schepen kruisten nu gezamenlijk, bezochten Christiania en vielen den 20^{sten} Augustus ter reede van Texel binnen. Nog voor het einde des jaars vertrokken de *Atjeh* en de *van Galen* naar Oost-Indië, alsmede de *Tromp* tot een nieuwen kruistocht naar Zuid-Amerika. Gedurende den zomer van 1889 was de pas voltooide stoomschoener *Dolfijn*, met den 8^{sten} Mei daartoe in dienst gesteld, evenals de zeilschoener *Argus* belast geweest met het politietoezicht op de visscherij in de Noordzee en de territoriale wateren.

Uitvoerige rapporten over al die reizen worden gevonden in de Jaarboeken voor de Nederlandsche zeemacht, die telken jare ook een verslag behelzen van de voornaamste verrichtingen der zeemacht in Oost- en West-Indië. Hieruit blijkt welke krachtsinspanning onze verhouding tot *Atjeh* nog voortdurend eischt.

Datzelfde *Atjeh* roept ons voor den geest, hoe de republiek der Vereenigde Nederlanden, te midden van haren vrijheidsoorlog tegen Spanje, in het begin der zeventiende eeuw de eerste betrekking met den Sultan van dat rijk aanknoopte, terwijl zij de grondslagen legde van Nederland's koloniaal gebied. Aanvankelijk door handel en scheepvaart tot aanzien gestegen, was de Republiek later verzwakt en eindelijk voor den stroom der omwenteling bezwaken. Wat de gevolgen waren van de pogingen om den gevallen staat weer op te richten en te vernieuwen is gebleken. Eerst verdween de vlag van het schip, vervolgens het schip van den Oceaan en ten laatste de staat zelf uit de rij der mogendheden. Maar de natie, die elken staatsvorm overleefde, herwon hare onafhankelijkheid in 1813. Welk aandeel de zeemacht in de lotgevallen des vaderlands had, hoe deze op haar terugwerkten, wat zij onder de herstelde driekleur deed en welke belangrijke wijzigingen haar materiëel onderging, hebben wij getracht in hoofdtrekken te schetsen, zonder daarbij op technisch gebied te treden.

Bij de snelle ontwikkeling van alle takken van wetenschap, ook van het krijgswezen, is men geneigd te vragen: zullen die ramschepen en monitors, nu ter defensie bestemd, niet eerlang door andere strijdmiddelen worden vervangen? Zullen Doch waartoe ons verdiept in gissingen betrekkelijk eene onzekere toekomst, terwijl alleen het tegenwoordige ons behoort? En dit mag op grond van de gebeurtenissen der laatste jaren ten minste in één opzicht bevredigend genoemd worden. Men heeft toch zoowel bij al het lief en leed, dat 's Konings huis wedervoer, als bij de vele nationale feesten, die gevierd werden, kunnen ontwaren, dat de Nederlanders, bij alle verschil van meening over kerkelijke en staatkundige onderwerpen, in aller gehechtheid aan het regeerend stamhuis een onderlingen band hebben, waarop de vreemdeling met eerbied staart. „*Je maintiendrai,*” die schoone en bemoedigende leuze van Oranje-Nassau, is toch vooral aan deze voorwaarde gebonden, dat ook de natie getrouw zij aan der vaderen spreuk: „*Eendracht maakt macht.*”

INHOUD.

HOOFDSTUK I.

Algemeen overzicht. — Eskaders naar de Oostzee. — Onverantwoordelijke zwakheid tegenover de Barbarijsche staten. — Verwickelingen met den Keizer over eene handelscompagnie te Ostende. — Nieuw oorlogsgevaar in 1740. — Schromelijk verval van 's lands zeemacht. — Een eskader onder den Luitenant-Admiraal Grave in 1744.

HOOFDSTUK II.

De Republiek in 1747 door Lodewijk XV wakker geschud. — Maatregelen tot bescherming van Zeeland. — Engelsche hulp. — Verheffing van Willem IV tot Erfstadhouder. — 's Lands zeemacht op de Schelde. — Wat den Vice-Admiraal Schrijver te Lissabon wedervoer. — Vrede te Aken in 1748. — 's Prinsen veelomvattende plannen. — Zijn dood in 1751.

HOOFDSTUK III.

Minderjarigheid van Willem V. — Zevenjarige zeeoorlog tusschen Frankrijk en Groot-Brittanje. — Kapitein Evertsen met een konvooi aangehouden. — Dood van de Prinses-Gouvernante. — Voogdijschap van den Hertog van Brunswijk-Wolfenbüttele. — Vruchteloze dapperheid van Kapitein Dedel. — Vrede te Parijs in 1763. — Aanhoudend gekibbel met de Barbarijsche staten.

HOOFDSTUK IV.

Pogingen van Willem V om het aanzien der Republiek te vermeerderen. — Opstand der Noord-Amerikanen. — Invloed hiervan. — Nieuwe geschillen met Engeland. — Paul Jones. — Een eskader onder den Schout-bij-nacht van Bylandt aangehouden. — Gewapende neutraliteit. — Onderschepte papieren. — Engeland verklaart in December 1780 den oorlog.

HOOFDSTUK V.

Kortstondige blijdschap over de vredebreuk. — St. Eustatius en andere bezittingen verloren. — Medewerking der Franschen. — Onbeduidende verrichtingen van 's lands vloot. — Gevecht van de Kapiteins Melvill en Oorthuys. — Zeeslag op de Doggersbank. — Teleurgestelde verwachtingen.

HOOFDSTUK VI.

Merkbaar overwicht der Franschgezinden. — Aanhoudend gemor over het oorlogsbeleid. — Mislukte expeditie naar Brest. — Zeerampanen. — Verguizing van het personeel. — Geschillen met Keizer Jozef II. — Vrede met Engeland in 1784. — Volkomen zegepraal der Patriotten in Holland. — De zeemacht gedurende de troebelen. — Tusschenkomst der Pruissen.

HOOFDSTUK VII

Herstelling van het stadhouderlijk gezag in 1787. — Toestand van 's lands marine en pogingen om het bestuur hierover op beteren voet te brengen. — Verrichtingen in de Middellandsche Zee

en elders. — Terugwerking der Fransche staatsomwenteling. — Mislukte inval van Dumouriez. — Kinsbergen opperbevelhebber. — Pichegru rukt het grondgebied der Republiek binnen. — Willem V wijkt in het begin van 1795 naar Engeland.

HOOFDSTUK VIII.

Omwenteling in Januari 1795. — Gevolgen hiervan voor het personeel der vloot. — Plannen tot uitbreiding der zeemacht. — Verbond met Frankrijk. — Eskaders naar Oost- en West-Indië. — Nationale Vergadering. — Nationale vlag. — Machteloosheid ter zee in Europa en noodlottige tijdingen uit andere werelddeelen.

HOOFDSTUK IX.

Reis van het eskader onder Lucas. — Overgave daarvan in de Saldanha-baai. — Stemming onder het scheepsvolk. — Werkzaamheid der volksvertegenwoordigers. — Mislukte plannen in den zomer van 1797. — Einde van de eerste Nationale Vergadering. — Vruchten van haren constitueerende arbeid.

HOOFDSTUK X.

Zeeslag bij Kamperduin. — Staatkundige gevolgen hiervan. — Constitueerende Vergadering. — Het Comité van Marine door een Agent vervangen. — Constitutie van 1798. — Organisatie van het personeel der zeemacht. — Voortdurende blokkade. — Geruchten van de landingsplannen des vijand.

HOOFDSTUK XI.

Maatregelen tot verdediging van kusten en zeegaten in 1799. — Eerste vijandelijkheden. — Landing der Engelschen. — Overgave van 's lands eskader in de Vlieter. — Engelschen en Russen in Noord-Holland. — Hun aftocht. — Rampzalige gevolgen hunner onderneming voor het personeel en het materiëel der Bataafsche vloot.

HOOFDSTUK XII.

Algemeen verval. — De zeemacht in 1800 en 1801. — Merkwaaardige voorvallen te lande. — Staatsregeling van 1801. — Wapenschorsing. — Hartsinck met een eskader naar St. Domingo. — Vrede te Amiens. — Eskaders naar de koloniën en de Middellandsche Zee. — Handelsbeweging in 1802 en 1803. — Nieuwe vredebreuk.

HOOFDSTUK XIII

Maatregelen tot zelfverdediging en eerste toebereidselen zoowel hier te lande als in Frankrijk tot eene landing in Groot-Brittanje. — Tijdingen uit Oost en West. — Napoleon Bonaparte's verheffing tot Keizer. -- Constitutie van 1805. — Het kortstondig bestuur van R. J. Schimmelpenninck als Raadpensionaris. — Nieuwe uitzichten op wijziging van den staatsvorm.

HOOFDSTUK XIV.

Lodewijk Napoleon, Koning van Holland. — Zijne maatregelen betrekkelijk de zeemacht. — Continentaal stelsel. — Weerlooze toestand der overzeesche bezittingen. — Landing der Engelschen in Zeeland. — Vernederingen den Koning aangedaan. — Hij doet afstand. — Zijn gebied bij Frankrijk ingelijfd.

HOOFDSTUK XV.

Nederland een deel van het Fransche keizerrijk. — Personeel en materiëel in 1811. — De Vice-Admiraal Truguet als Zeeprefect te Amsterdam. — Napoleon aan den Helder. — Verlies van Java. — 's Keizers plannen met de zeemacht. — Wijziging hierin sedert den tocht naar Rusland. — Afwisselende kansen. — Ontwaakte volksgeest. — Nederland's onafhankelijkheid hersteld onder den Prins van Oranje.

HOOFDSTUK XVI.

Ontruiming van het grondgebied. — Nederland met België tot een koninkrijk vereenigd. — Eerste maatregelen betreffende het personeel en het materiëel der zeemacht. — Schepen en eskaders naar de Middellandsche Zee en de koloniën. — Bombardement van Algiers.

HOOFDSTUK XVII.

Regeling van personeel en materieel. — Aanbouw van schepen. — Voortzetting der bedrijven van het eskader in de Middellandsche Zee. — Overneming der Oost-Indische bezittingen in 1816 e. v. — Koloniale marine. — Opstand in de Molukken. — Schipbreuk van de Amsterdam en de Evertsen. — Het wedervaren van de Prins Frederik. — Expeditiën naar Palembang. — Schepen in Oost- en West-Indië tot 1822.

HOOFDSTUK XVIII.

Eerste stoomvaart in Nederland en Oost-Indië. — Bijzondere tochten en maatregelen onder de Ministers van der Hoop en Elout. — Het Nederlandsche eskader in de Middellandsche Zee en dat in Oost-Indië tot 1830. — Tractaat van 1824. — Opstand van Diepo Negoro. — De Wassenaer en de Waterloo. — Rapport over de zeemacht. — Nieuw bestuur in 1830. — Aanvang der Belgische onlusten.

HOOFDSTUK XIX.

Bombardement van Antwerpen. — Volkswapening. — Zelfopoffering van J. C. J. van Speyk. — Verrichtingen der scheepsmacht op de Schelde, tijdens den Tiendaagschen veldtocht en later. — Embargo. — Tractaat van 21 Mei 1833. — Begin der ontwapening. — Klachten over het regeeringsbeleid. — De zeemacht in de koloniën. — Reizen van Prins Hendrik. — Eindschikking met België en andere gebeurtenissen van 1839.

HOOFDSTUK XX.

Terugblik. — Materieel. — Stoomschepen. — Herziening der Grondwet. — Afstand van Willem I. — Opheffing der Koloniale marine. Koning Willem II. — Het bestuur van den Minister J. C. Rijk. — Toenemende invloed der drukpers. — Verrichtingen der zeemacht. — Expeditiën naar Bali in 1846 en 1848. — Grondwet van 1848. — Dood van Willem II.

HOOFDSTUK XXI.

Koning Willem III. — Derde expeditie naar Bali. — Het bestuur der Ministers van Marine Lucas en Enslie. — Advies eener Commissie in het belang der zeemacht. — Krim-oorlog. — De Minister de Smit van den Broecke. — Zijn stelsel voor de Nederlandsche marine. — Nederland in betrekking tot Japan. — Het Congres van Parijs in 1856. — Mr. J. S. Lotsy treedt op als Minister van Marine. — Aanbouw van materiëel voor Oost-Indië en binnenlandsche defensie. — Oefeningseskaders. — Verrichtingen in Oost-Indië en Japan tot 1861.

HOOFDSTUK XXII.

De Minister Huyssen van Kattendijke. — Binnenlandsche strijd in Noord-Amerika. — Wet op de Zeemilitie. — Nieuwe plannen. — Enquête van 1862. — Pantser rapport. — Verrichtingen der zeemacht in de koloniën en in Japan. — De Prins Hendrik. - Indische Militaire Marine. — Gepantserd materiëel onder de Ministers Pels Rijcken en Brocx. — Gebeurtenissen ter kust van Guinea. — Aanvang van den oorlog met Atjeh.

HOOFDSTUK XXIII.

Het bestuur van den Minister van Erp Taalman Kip, afgewisseld met dat van de Ministers Wichers en Geerling. — Programma van 1874. — Opleiding van personeel. — De zeilschoener Willem Barendsz gebouwd. — Jaarboeken van de Zeemacht. — Torpedo's. — Afschaffing der lijfstraffen. — Het vergaan van de Adder. — Brand op 's Rijks werf te Amsterdam. — Rapport over 's Rijks werven. — Bescherming der visscherij in de Noordzee. — Het bestuur der Ministers Gericke en Tromp. — Grondwetsherziening. — Optreden van den Minister Dyserinck.