

(204. 5.)

VERBETERING IN HET VOORLOOPIG VERSLAG.

Op bladz. 5, kolom 2, regel 24 van onderen, in plaats van „op een bepaalde wet” te lezen: „op een bepaalden voet”.

Op bladz. 7, kolom 1, regel 2 van onderen, in plaats van „hunner snelheid” te lezen: „der snelheid”.

(204. 6)

MEMORIE VAN ANTWOORD.

(Ingezonden bij brief van 10 Juni 1902.)

Ter beantwoording van de opmerkingen en beschouwingen in het Voorloopig Verslag van de Commissie van Rapporteurs uit de Tweede Kamer der Staten-Generaal, naar aanleiding van het onderzoek van het wetsontwerp tot verhooring van het Vide hoofdstuk der Staatsbegroting voor het dienstjaar 1902, heeft ondergeteekende de eer het volgende te doen dienen.

Ondergeteekende betreurt het zeer dat verschillende omstandigheden de indiening van dit wetsontwerp zoo zeer hebben vertraagd, dat het ontvangen werd op een tijdstip dat de Kamer reeds met velerlei arbeid bezet was. Het zij ondergeteekende dan ook vergund zijne erkentelijkheid er voor uit te spreken, dat de Kamer, ondanks den arbeid haar reeds opgelegd, tijd en gelegenheid heeft kunnen vinden om dit wetsontwerp in behandeling te nemen en hem in de gelegenheid heeft willen stellen de daartegen bij haar gerezen bedenkingen te beantwoorden.

Daartoe overgaande, meent ondergeteekende in de eerste plaats aan de zeer vele leden — die met bevreemding en velen hunner met teleurstelling hadden gezien dat, waar door ondergeteekende in uitzicht werd gesteld de indiening van eene suppletoire aanvraag voor drijvend materieel, uitsluitend bestemd voor de landsdefensie, door hem in plaats daarvan gelden worden aangevraagd tot het in aanbouw brengen van een schip voor den Indischen en den algemeenen dienst — te mogen opmerken dat, hoewel zeer zeker tot de taak welke de Nederlandsche zeemacht geroepen is te vervullen ook behoort de verdediging van Nederland, zij daarbij slechts behoeft op te treden als *steun* van de landmacht.

De omschrijving van die taak, zooals zij door den toenmaligen Minister van Marine jhr. VAN DER WIJCK werd geformuleerd in de Memorie van Toelichting op de begroting voor het dienstjaar 1897 en luidende:

„het zooveel mogelijk *steunen* van de landmacht bij het verdedigen van de kust tegen eene landing, het *samenwerken* met de landmacht tot het verdedigen onzer toegangen uit zee naar de vesting Holland, zoomede van de accessen te water over onze rivieren, plassen en inundatiën;”

is ook thans nog een der grondslagen waarop de organisatie van onze zeemacht behoort te berusten.

Een logisch gevolg van deze taakverdeling is, en ondergeteekende maakt ten deze de woorden gesproken door den geachten afgevaardigde uit Brielle (1) volgaarne tot de zijne, dat elke aanvraag van gelden tot het in aanbouw brengen van materieel meer bepaald bestemd voor de defensie aan de zeezijde, moet steunen op een uitgewerkt *algemeen* plan, dat, aan de Kamer overgelegd, al die gegevens moet bevatten welke haar in staat kunnen stellen een oordeel te vellen, niet alleen over de zaak zelf, maar ook over hare gevolgen.

Indien het ondergeteekende gegeven mocht zijn een aanvraag van gelden tot aanbouw van nieuw materieel uitsluitend voor die defensie aan de goedkeuring der Volksvertegenwoordiging te onderwerpen, zal hij zeker niet in gebreke blijven aan het zoo bij herhaling uitgesproken en zijns inziens volkomen gemotiveerd verlangen der Kamer te voldoen en waar hij ook geen woord behoeft terug te nemen van zijne gegeven verklaringen, dat omtrent den werkkring der zeemacht bij de landsdefensie tusschen hem er

zijn ambtsvoorganger geen verschil in opvatting bestaat en met zijn ambtgenoot van Oorlog volkomen overeenstemming is verkregen, zoowel wat aangaat de hierbedoelde taak der zeemacht als het daarvoor noodige materieel, twijfelt hij niet daarbij al de gewenschte gegevens te zullen kunnen verschaffen.

Maar dergelijke breed toegelichte aanvraag is eerst van hem te verwachten wanneer aan de uitvoering de hand zal kunnen worden geslagen zoowel vanwege het Departement van Oorlog als door het Departement van Marine. Want wat zou het baten indien, waar Oorlog en Marine moeten samenwerken tot hetzelfde doel, waar de middelen van het eene Departement die van het andere moeten steunen en tot hun recht brengen, wat zou het baten indien beide Departementen niet gelijkelijk en in overleg met elkander de geregelde afwerking van het voor te stellen stelsel van landsverdediging ter hand namen.

Ondergeteekende spreekt dan ook zijn dank uit aan die leden der Kamer die betuigen den Minister er dankbaar voor te zijn, dat hij zich niet door de vrees van ontstemming te wekken heeft laten weerhouden om aan de Kamer andere voorstellen te doen dan van hem, op grond van vroeger gedane toezeggingen, verwacht werden. Maar hij moet daaraan toevoegen dat niet gemis aan overeenstemming met zijn ambtgenoot van Oorlog daarvan de oorzaak is, maar *wel* de door hem geëerbiedigde overtuiging van den Minister van Oorlog dat op dit oogenblik andere uitgaven ten dienste van de landsverdediging de prioriteit behooren te hebben boven de uitgaven tot verbetering der kustversterkingen.

Op de met nadruk gestelde vraag of de ondergeteekende de verantwoordelijkheid aanvaardt voor de bestending van den ook door hem als onvoldoende geconstateerden toestand van het drijvend materieel voor de binnenlandsche verdediging, kan hij geen ander antwoord geven dan dat hij wel verplicht is met de bestaande omstandigheden rekening te houden, maar zich ten volle bewust van zijne verantwoordelijkheid, alles behoort aan te wenden om voor dit materieel te zijner tijd voorstellen tot verbetering te kunnen doen. Zoolang dit nieuwe materieel niet aanwezig is zal het oude materieel zonder aanzienlijke uitgaven daaraan ten koste te leggen, zoo lang mogelijk voor den dienst bruikbaar moeten worden gehouden.

§ 2. De vraag of er goede redenen zijn om inmiddels voort te gaan met den aanbouw van materieel voor den Indischen en den algemeenen dienst wordt door vele leden ontkennend beantwoord. Aan de enkelen die als motief voor deze meening aanvoerden, dat ons toch de financieele kracht ontbreekt om de inrichting onzer zeemacht aan billijke eischen te doen beantwoorden, zij opgemerkt dat de ondergeteekende een tegengesteld gevoelen is toegeedaan en dat het zijns inziens binnen het bereik onzer financieele krachten ligt om de vereischte maritieme strijdmiddelen aan te schaffen, waarmede een eventueele vijand wel degelijk rekening zal hebben te houden. Aan de andere leden die geen vrijheid konden vinden om bij voortdoring zeer belangrijke sommen te besteden voor schepenbouw, waar de uitvoering der Leerplichtwet en andere sociale nooden hooge eischen aan de schatkist zullen stellen, zij geantwoord dat de Minister van Marine ook voor zijn deel te zorgen heeft voor de noodige middelen tot verdediging van Vaderland en Koloniën en dat een land dat zijne verdedigingsmiddelen verwaarloost, wel door geen enkele natie zal worden geëerbiedigd.

Een derde groep leden grondten hun afkeurend oordeel over de thans ingediende aanvraag op hunne meening, dat na de voltooiing der nog in aanbouw zijnde pantserscheepen in de behoeften van den Indischen dienst zal kunnen worden voorzien en het voor den algemeenen dienst niet gerechtvaardigd mag heeten thans reeds tot het bouwen van een 4de schip van het type-Regentes te besluiten, zoolang omtrent die schepen niet meer gegevens zullen zijn verkregen en nader zal zijn overwogen of verdere aanbouw van schepen van dit type aanbeveling verdient. Daarbij beriepen deze leden zich op de mededeeling van den ondergeteekende op bladz. 4 van de Memorie van Antwoord op de loopende begroting, dat „wanneer de twee nog in aanbouw zijnde pantserscheepen gereed zullen zijn, in de aflossing voor de Indische strijdmacht kan worden voorzien”, zoodat de thans gedane aanvraag meer in het bijzonder den algemeenen dienst moet gelden. De meening, dat met de 10 in het Voorloopig Verslag, bladz. 4, bedoelde schepen in de aflossing van de Indische strijdmacht kan worden voorzien, is ook bij den ondergeteekende geheel onveranderd gebleven. De daarvoor bestemde schepen zijn afgescheiden hiervan volkomen geschikt voor den algemeenen dienst en de ondergeteekende deelt

(1) Zie A gemeene beraadslaging over hoofdstuk V der Staatsbegroting. 31ste Vergadering, bladz. 765.

geheel de meening van zijne ambtsvoorgangers jhr. van der Wijk en jhr. Röell, dat voor dezen dienst geene afzonderlijke schepen moeten worden aangebouwd. Het ligt dus voor de hand, dat het aantal schepen voor deze beide diensten gezamenlijk grooter zal moeten zijn, en waar ondergeteekende er aanvankelijk „minder bezwaar” in vond om niet dadelijk dit aantal uit te breiden, wil dit geenszins zeggen dat hij de noodzakelijkheid dier uitbreiding „bestreed” zooals wordt opgemerkt.

In aansluiting aan het door sommige leden (bladz. 7 van het Voorloopig Verslag) aangevoerde, acht de ondergeteekende het gewenscht, deze beide diensten ten opzichte van het daarvoor benodigde aantal schepen gezamenlijk te beschouwen, en hij vereenigt zich met het door deze leden noodig geacht getal van 12, tot motiveering waarvan alsnog het navolgende moge dienen.

Ingevolge het bepaalde in de Koninklijke besluiten van 27 Juli 1896, n^o. 141 en 4 Juni 1897, n^o. 163, zullen in Oost-Indië voortdurend 6 schepen aanwezig moeten zijn. Voor het in volkomen slagvaardigen toestand houden van dit materieel is het noodig die schepen niet langer dan drie jaren in Oost-Indië te laten, zoodat jaarlijks 2 schepen van aflossing uit Nederland derwaarts moeten vertrekken. Met inbegrip van de terugreis zullen dus gedurende ongeveer vier maanden van het jaar 8 schepen en gedurende acht maanden van het jaar 6 schepen ten behoeve van den dienst in Oost-Indië buitengaats zijn.

Wanneer er vast op gerekend kon worden dat na acht maanden de teruggekeerde schepen weder geheel gereed zouden zijn om opnieuw voor aflossing naar Oost-Indië te vertrekken, dan zou met deze 8 schepen in dien dienst kunnen worden voorzien. De ondervinding heeft echter genoegzaam geleerd dat dit niet het geval is, en dat er van af den datum van binnenkomst in den regel een langere tijd noodig is, eer een oorlogsschip dat eenige jaren buitengaats dienst deed en tot het ondergaan van de noodige voorzieningen buiten dienst moest worden gesteld, weder geheel strijdvaardig en gereed voor vertrek is.

Voor den algemeenen dienst blijven na aftrek van deze 8 schepen 2 schepen beschikbaar. Zonder nog op buitengewone omstandigheden te rekenen, moet voor een jaarlijksch bezoek aan onze West-Indische Koloniën één schip in dienst zijn, terwijl een ander bestemd moet worden voor de jaarlijksche instructie-reis met de adelborsten van het Koninklijk Instituut voor de Marine. Die schepen zijn daardoor minstens zes maanden van het jaar niet voor andere diensten beschikbaar. En wanneer men nu nagaat hoe het herhaaldelijk voorkomt, dat op onverwachte tijdstippen de Nederlandsche belangen in het buitenland eene onverwilde zending van een oorlogsschip noodzakelijk maken, dan ligt het voor de hand, dat een aantal van 2 schepen voor den algemeenen dienst zonder eenige reserve niet voldoende is, ook al gaat men van de niet juiste onderstelling uit, dat zij nimmer voorzieningen zullen behoeven. Tot staving van deze meening behoeft de ondergeteekende ten aanzien van dit gedeelte van de taak der zeemacht — de behartiging der Nederlandsche belangen in het buitenland — slechts te wijzen op de gebeurtenissen van den laatsten tijd, waarop ook reeds in de Memorie van Toelichting gewezen werd, toen de toestand in Oost-Azië en laatstelijk in West-Indië het onverwijd zenden van Nederlandsche oorlogsschepen noodzakelijk maakte.

Bij aandachtige overweging is ondergeteekende dan ook tot de slotsom gekomen, dat de waarborg om zoowel in den dienst in Oost-Indië als in den algemeenen dienst voortdurend naar behooren te kunnen voorzien, slechts kan worden verkregen, wanneer voor die gezamenlijke diensten een 12tal schepen aanwezig is, zoodat door het bezit van eene voldoende reserve voorkomen wordt, dat het kostbare materieel te veel wordt opgevaaren.

Zooals door den ondergeteekende in herinnering werd gebracht bij de Memorie van Antwoord op de loopende begroting werd door hem in het jaar 1892 een aantal van 4 strijders en 6 kruisers voor den dienst in Oost-Indië noodig geacht. Daar deze kruisers van klein charter waren, lag de grootste gevechtswaarde dezer gedachte vloot in een kern van 4 strijders en ondergeteekende is ook thans nog de meening toegedaan, dat een aantal goed bewapende en gepantserde schepen bij ons eskader in Oost-Indië niet kan worden gemist.

Nu de organieke sterkte van dit eskader op 6 schepen is bepaald, zou hij het den meest gewenschten toestand achten, indien deze scheepsmacht werd samengesteld uit 3 pantserschepen en 3 pantserdekschepen. Er bestaan echter geen overwegende bezwaren voor ondergeteekende om zich voorloopig aan te sluiten bij de door zijn ambtsvoorganger aangenomen sterkte van 2 pantserschepen en 4 pantserdekschepen, waarbij dan uit den aard der zaak even als zijn ambtsvoorganger deed, rekening

gehouden wordt met het bestaande aantal schepen der laatstgenoemde categorie. In ieder geval is echter het aantal pantserschepen thans voldoende en de 2 door ondergeteekende voor den Indischen en den algemeenen dienst nog noodig geachte schepen zullen dus pantserschepen moeten zijn.

De ondergeteekende hoopt met het bovenstaande voldoende aangetoond te hebben dat de thans aangevraagde vermeerdering onzer vloot met een pantserschip volkomen gewettigd is. Wat het daarvoor gekozen type betreft is hij van oordeel dat dit alleszins voldoet aan de eischen, die men aan de in Oost-Indië noodige pantserschepen moet en kan stellen, daarbij blijvende in een schepensoort, waarvan de kosten bij een voldoende aantal niet boven onze financiële krachten gaan. Ook voor den dienst in West-Indië en den algemeenen dienst zijn deze schepen volkomen geschikt en bij een aantal van 5 pantserschepen en 7 pantserdekschepen zal bovendien het voordeel worden verkregen, dat men bij de vervulling van dit gedeelte van de taak der zeemacht over schepen van beide categorieën kan beschikken, zoodat voor speciale zendingen het schip kan worden gekozen dat zich voor de verlangde diensten het best eigent.

Wat het bezwaar der hooger genoemde derde groep leden betreft, dat nog geen voldoende gegevens omtrent die schepen zijn verkregen, zij aangeteekend dat uit de thans verkregen gegevens voldoende conclusiën zijn te trekken om aanbouw van een 4de pantserschip van dit type te rechtvaardigen.

De mededeeling van ondergeteekende in de Memorie van Toelichting, dat de aanbouw van het gevraagde schip daarenboven ten goede kan komen aan de zoo hoog noodige defensiemiddelen voor de Stelling den Helder, heeft aanleiding gegeven tot de opmerking in het Voorloopig Verslag dat, indien men voor de verdediging van deze Stelling de beschikking over krachtige schepen onmisbaar acht, deze dan uitsluitend met het oog daarop gebouwd en steeds beschikbaar behooren te zijn en voor die verdediging niet mag worden vertrouwd op schepen, op de aanwezigheid waarvan niet te allen tijde gerekend mag worden. De ondergeteekende voert hiertegen aan dat, waar het thans behandelde type naar zijne meening welke ook die van zijn ambtsvoorganger was, volkomen geschikt moet worden geacht om krachtig aan de verdediging der Stelling den Helder mede te werken, eene gewenschte eenheid in het materieel onzer zeemacht — ook uit een financieel oogpunt — vele voordeelen aanbiedt, omdat het schepen van een verschillend type voor de grootste schepen tot eene grootere reserve zou aanleiding geven. Er kan geen reden bestaan om materieel, dat voor den buitenlandschen dienst gebouwd is, niet voor de defensie van Nederland te gebruiken, wanneer het ook daartoe de geschiktheid bezit en geheel gereed voor den dienst hier te lande aanwezig is. Dat aan deze laatste voorwaarde moet voldaan worden is volkomen juist en bij de vaststelling van het aantal dezer schepen zal dus ook met het algemeen plan van defensie rekening moeten worden gehouden.

Ook voor de verdediging van de Stelling den Helder zullen schepen van een type overeenkomende met het charter der *Koningin-Regentes* onmisbaar zijn, zonder daarbij een optreden buitengaats, in den zin als de hier aan het woord zijnde leden op het oog hebben, tot de taak der zeemacht te stellen.

Het aantal van 3 schepen type *Kortenaar*, die de ondergeteekende in overeenstemming met zijn ambtsvoorgangers voor de locale verdediging der Stelling den Helder en voor zoover de verdediging der toegangen naar de Zuiderzee daarmede samenhangt ook voor de Vhegaten blijft bestemmen, is hiertoe niet toereikend.

De *Piet Hein* zal eerst in 1903 in Oost-Indië kunnen worden afgelost, omdat thans nog geen voldoende aantal der nieuwere schepen gereed is, doch het ligt niet in het voornemen van ondergeteekende om opnieuw schepen van eerstgenoemd type voor Oost-Indië aan te wijzen, wanneer de dringende noodzakelijkheid daartoe niet meer aanwezig zal zijn.

Met de meening, dat de verdediging van Nederland voornamelijk op eene sterke torpedovloot moet berusten, kan ondergeteekende slechts in zoover medegaan dat ook hij erkent dat in ons verdedigingsstelsel eene belangrijke rol aan torpedobooten moet worden toegekend, doch dat een vijand, die onze zeegaten tracht te forceeren, behalve door vaste versterkingen, ook door goed bewapend en beschermd drijvend materieel van voldoende groot charter moet worden bestreden. Men vergete toch niet de torpedoboot is een wapen voor den nacht; het schip met artilleristisch vermogen een wapen voor den dag.

Het verwijt van stelselloosheid, waarvan naar het oordeel van verscheiden leden ook deze wetsvoordracht weder het bewijs levert, wijst de ondergeteekende met den meesten nadruk van e hand. Waar de ondergeteekende de verdere reconstructie onzer

oorlogsvloot dringend noodzakelijk acht en zooals boven is betoogd, uitbreiding van het aantal schepen voor den buitenschen dienst noodig oordeelt, zou hij zich niet verantwoord kunnen rekenen, indien hij den verderen aanbouw liet rusten, nu de omstandigheden hem niet hebben veroorloofd aan zijn aanvankelijk voornemen gevolg te geven om eerst aan den aanbouw van drijvend materieel voor de verdediging van Nederland de hand te slaan. Hij had dan ook eerder verwacht, dat deze leden het zouden billijken, dat hij geen gelden aanvraagt voor laatstgenoemd materieel, nu hij nog niet voldoen kan aan het door de Kamer meermalen te kennen gegeven verlangen om zijne aanvragen daarvoor te doen steunen op een volledig uitgewerkt stelsel van verdediging.

Waar verschillende leden een ernstig bezwaar tegen het be-willigen van gelden voor het in aanbouw brengen van nieuw materieel ontleenden aan den onbevredigenden toestand, waarin het personeel der Marine zich op dit oogenblik bevindt, moet opgemerkt worden dat het gebrek aan voldoende personeel, dat zich vooral bij den aanvang van de zomeroefeningen voordeed, aan een samenloop van omstandigheden moet geweten worden. De *Zeeland*, die bestemd was om ter afflossing naar Indië te gaan, maakte in 1901 de jaarlijksche reis naar West-Indië en moest na terugkeer eenige voorzieningen ondergaan, welke oorzaak waren dat het schip eerst later zee kon kiezen dan aanvankelijk in het voornemen gelegen had. Een ander schip daartoe aan te wijzen was niet mogelijk door ontstentenis van een reserveschip. In verband daarmee kon het schip dat afgelost werd, de *Tromp*, eerst zooveel later de terugreis aanvaarden, zoodat het personeel bij den aanvang van de zomeroefeningen nog zeilende was. In plaats dat derhalve het personeel ontrak om de schepen te bemannen, moest door het ontbreken van een voor den dienst gereed schip de afflossing zoowel van het schip als van het personeel verschoven worden.

Tevens viel hiermede samen het afflossen van het in West-Indië gestationeerde schip, de *Sommelsdijk* door de *Suriname*, waardoor alstoen twee schoeners afwezig waren, terwijl eindelijk de *Sumatra* op de terugreis uit Oost-Indië was, waardoor het langer duurde dat het met dat schip thuisvarend personeel voor den dienst hier te lande beschikbaar kwam, dan wanneer het met particuliere gelegenheid was overgevoerd.

Ten slotte kwam hier nog bij het gevolg van de werking van de gunstige bepalingen omtrent de verloven voor het personeel, dat uit de overzeesche bezittingen repatriëert, waardoor dat personeel — hoewel in Nederland aanwezig — niet dadelijk beschikbaar is voor den gewonen dienst. In geval van mobilisatie doet zich dit bezwaar uit den aard der zaak niet voor, dewijl alsdan alle verloven worden ingetrokken.

Bij het beperkt aantal schepen waarover tot nu toe voor den algemeenen dienst en het eskader in Oost-Indië beschikt kan worden — de schepen type-*Atjeh* kunnen niet meer worden medegerekend — zijn zulke toestanden bij het zich voordoen van bijzondere omstandigheden niet te voorkomen.

De verwickelingen in Venezuela maakten het noodig om een schip van grooter charter eerder naar de wateren van Curaçao te zenden dan in normale omstandigheden het geval zou zijn geweest. Omdat dit schip aangewezen was om de *Friesland* in Oost-Indië af te lossen en er eerst nadat de *Koningin-Regentes* voor den dienst gereed kwam een schip beschikbaar was om de plaats van eerstgenoemden bodem te vervullen, werd de tijd van afflossing van de *Friesland* wederom belangrijk overschreden. Hierdoor zal dat schip, dat verschillende voorzieningen moet ondergaan, eerst veel later in Nederland terug zijn dan waarop bij een voldoende aantal schepen had kunnen gerekend worden. Ook over de bemanning van dit schip kon dus niet tijdig hier te lande worden beschikt.

De gevraagde gespecificeerde opgave van het personeel dat thans in Nederland aanwezig is en dat benodigd voor de bemanning van het materieel voor de landsverdediging, dat bij mobilisatie in dienst zou moeten zijn, wordt hierbij gevoegd. (1)

Zooals uit die opgave blijkt bestaat er aan sommige qualiteiten, voornamelijk wat het hogere machinekamerpersoneel betreft, een belangrijk tekort, dat slechts voor een gering deel door personeel van de Marine-reserve kan worden aangevuld.

Betreffende de opmerking dat jaren lang verzuimd is maatregelen te nemen voor eene doelmatige aanvulling en wel in het bijzonder van het machinekamerpersoneel moet ondergeteekende aanteekenen dat onder het beheer van zijn ambtsvoorganger verschillende maatregelen genomen zijn om in dat tekort te voorzien en dat, hoewel de resultaten van die maat-

regelen niet geheel aan de verwachting voldeden, er in eenige qualiteiten reeds niet onbelangrijke verbetering is te constateeren.

Dewijl zich op het nieuwere materieel de behoefte deed gevoelen aan een grooter aantal bekwame werklieden, welke in den regel uit de meest geschikte stokers gerecruteerd werden en waardoor dus het aantal goede stokers verminderde, terwijl deze als werklieden geen nut meer hadden van de door hen vroeger verworven bekwaamheden als stoker, deed zich bij ondergeteekende de vraag voor of niet op andere wijze in het verkrijgen van die qualiteiten kon worden voorzien.

Mede is op bevel van ondergeteekende een proef genomen om op een der in Nederlands-Indië zijnde flottieljevaartuigen een officier-machinist als hoofd der machinekamer te doen optreden en stokers-majoor in plaats van de ondergeschikte machinisten als machinedrijvers. Na eene reis van drie maanden, waaronder 67 stoomdagen, kon deze proef als vrij goed geslaagd heeten. Ofschoon de voor deze proef genomen stokers gedurende hunnen geheelen diensttijd gunstige beoordeelingen hebben, waren zij gesteld voor eene taak, waarmede bij hunne opleiding geen rekening was gehouden, zoodat het vermoeden gewettigd is dat, wanneer de opleiding tot sergeant-stoker in die richting wordt aangevuld, het mogelijk zal zijn in den verloop een aantal machinisten te doen vervangen door sergeant-stokers of stokers-majoor. Wordt op de schepen, waar dezen als machinedrijvers kunnen optreden, een officier-machinist als hoofd der machinekamer geplaatst, dan zoude het aantal officieren-machinist uitgebreid moeten worden en de kans op het bereiken van den officiersrang voor machinisten aanzienlijk verbeterd worden.

In het boven medegedeelde heeft ondergeteekende aanleiding gevonden om in November van het vorige jaar eene commissie te benoemen, met opdracht hem van advies te dienen betreffende deze aangelegenheden. De arbeid van de commissie is zoo ver gevorderd dat zij binnen korten tijd haar verslag zal kunnen uitbrengen. Daarna zullen eerst, in aansluiting aan de beslissingen die het gevolg van dezen arbeid zullen zijn, verdere maatregelen kunnen worden beraamd om in het c. q. overgebleven gebrek aan machinisten te voorzien. Het zal wel geen betoog behoeven, dat bij eene zoo belangrijke zaak als de organisatie van het machinekamerpersoneel niet overijld moet worden te werk gegaan, en dat het in den korten tijd van zijn bewind den ondergeteekende onmogelijk is geweest om deze aangelegenheid in een verder stadium te brengen dan waarin zij nu verkeert.

Ook ondergeteekende heeft met belangstelling de geciteerde artikelen van den kapitein ter zee J. P. van Rossum gelezen. Zooals hooger reeds vermeld is bestaat er aan sommige qualiteiten inderdaad een belangrijk tekort, zoodat ondergeteekende zich zelfs verplicht heeft gezien minder materieel voor de zomeroefeningen in dienst te stellen dan vorige jaren het geval is geweest. Ook heeft hij den mede zijns inziens ongewenschten maatregel moeten nemen, dat eenig personeel tijdelijk gedetacheerd werd van het eene schip op het andere. De korte tijd, gedurende welke de zeemilitie voor de herhalingsoefeningen opkomt, maakte het in het belang der oefeningen dringend noodig aldus te handelen. De door bovengenoemden hoofdofficier geshetste toestanden zijn echter zoo donker gekleurd dat de juistheid der opmerkingen er onder lijdt.

Wat de vraag betreft of bij bewilliging der suppletoire aanvraag de Regeering er voor kan instaan dat op het tijdstip, waarop het nieuwe schip gereed zal zijn, over voldoende personeel zal kunnen worden beschikt voor de bemanning van dat schip alsook voor de nog in aanbouw zijnde pantserschepen, de *De Ruyter* en de *Hertog Hendrik*, zij aange-teekend — zooals van andere zijde terecht werd opgemerkt — dat door de toevoeging van die nieuwe schepen er geen of wel in slechts zeer geringe mate behoefte aan meer personeel ontstaat. Er komen toch niet meer schepen tegelijkertijd in dienst dan nu reeds het geval is. Nadat de scheepsmacht in Oost-Indië uit 6 moderne schepen bestaat, komt dus die vermeerdering van personeel slechts neer op het verschil in bemanning van een schip type *Utrecht* en een schip type *Regentes*, respectievelijk 330 en 342 man.

De opmerking in de Memorie van Toelichting dat het suppletoire karakter van deze aanvraag onvermijdelijk werd om niet door tijdelijk gebrek aan werk het personeel van de werf te desorganiseeren, doelde geenszins op de wenschelijkheid om een oorlogsbodem in aanbouw te brengen ten einde een middel te vinden tot werkverschaffing aan de ambachtlieden van de Rijks werf. De Regeering zou zeer zeker nimmer op dien grond een credietaanvraag indienen of trachten eenigen drang op de be-

(1) Is ter griffie gedeponceerd ter inzage voor de leden.

slissing der Volksvertegenwoordiging uit te oefenen. Zij is het er geheel mede eens dat uitsluitend in de belangen der defensie, de uitgaven voor de aanschaffing van nieuw materieel voor de Zeemacht haar rechtvaardiging mogen vinden. De gedachtengang was echter eenvoudig deze. Aannemende dat op het behoud van een goed georganiseerd personeel van werklieden prijs moet worden gesteld en dat men toch eerlang nieuw materieel onderhanden zou moeten nemen omdat de vernieuwing der vloot nog lang niet is afgelopen, scheen het raadzaam de aanvraag daartoe zoo tijdig te doen, dat niet een belangrijk deel van het personeel, dat bij de verdere gereedmaking van het thans onder handen zijnde schip daaraan niet meer gebezigd zou kunnen worden, naar huis moest worden gezonden, zonder dat men eenige zekerheid had er later intijds weder over te kunnen beschikken. De nadeelen aan dergelijke maatregel verbonden hebben zich b. v. in en na 1887 zeer sterk doen gevoelen. Aan den bouw van een schip toch wordt door verschillende ambachten gewerkt in de onderscheiden stadiën van dien bouw, en het behoeft zeker geen betoog dat zij elkander daarbij niet kunnen vervangen.

De door sommige leden betoogde wenschelijkheid, om een ruim deel van den bouw der marineschepen aan de particuliere industrie op te dragen, wordt ook door ondergeteekende ten volle onderschreven.

Het grootste aantal der schepen in de laatste jaren aan de vloot toegevoegd is dan ook op de particuliere werven aangebouwd, terwijl de aanbouw op de Rijkswerf daarbij beperkt werd tot hetgeen, geheel in overeenstemming met het rapport der Staatscommissie van 1883 voor de reorganisatie der werven, onmisbaar moet worden geacht om die inrichting in staat te blijven stellen in oorlogstijd te kunnen voldoen aan de eischen die alsdan aan de maritieme arsenalen, ook voor reparatiewerk gesteld moeten worden. De getalsterkte van het gezamenlijk personeel der werven komt ook nog heden overeen met hetgeen toen reeds noodig werd geoordeeld.

Ondergeteekende vermeent dan ook — zonder op de quaestie betreffende de werven verder in te gaan — ten deze naar het bekende rapport van genoemde Staatscommissie beleefdijk te mogen verwijzen.

§ 3. Naar aanleiding van de vraag of, indien thans reeds tot verderen aanbouw van materieel voor den Indischen en den algemeenen dienst wordt overgegaan, de keuze gevestigd moet worden op een schip type *Koningin-Regentes*, herinnert ondergeteekende er aan dat bij de aanvraag van gelden voor de eersteling van dit type zijn ambtsvoorganger in 1898 reeds uiteenzette waarom onder de 6 krachtige oorlogschepen, waaruit de scheepsmacht, bedoeld in art. 2 sub a van het Koninklijk besluit van 27 Juli 1896 (*Staatsblad* n°. 141) zal bestaan, er naar zijne meening eenige zwaarder bewapende en meer beschermde schepen moeten zijn dan onze pantserdekschepen, welke meening ondergeteekende geheel onderschrijft.

De vermeerdering, welke de maritieme middelen van verschillende mogendheden in de aan Indië grenzende zeeën toen reeds hadden ondergaan is sedert dien toegenomen. De schepen van het type van onze pantserdekschepen worden meer en meer vervangen door gepantserde kruisers, zoodat de eisch om zwaarder bewapende schepen tegenover dezen te kunnen stellen van nog meer belang wordt.

Waar wij in de afmetingen van onze schepen beperkt zijn — ook om financiële redenen — moeten wij onze kracht zoeken in betrekkelijk kleine, gepantserde, zwaar-bewapende schepen. Daar alleen in een schip van zeer groote afmetingen — schepen van 10 à 12 000 ton waterverplaatsing — zware bewapening, afdoende bescherming en betrekkelijk groote vaart kunnen worden verenigd, moeten wij van een of meer van deze factoren iets opofferen.

Ondergeteekende teekent hierbij aan dat bovenstaande beschouwingen niet in strijd zijn met de aanhaling uit „Hurd's Naval Efficiency”. (1) Hij gaat geheel mede met de stelling dat het

(1) Dat niet overal de eischen van snelheid die aan slagschepen — zelfs schepen van 15 000 ton waterverplaatsing — gesteld worden overeenkomen met die aanhaling moge blijken uit het volgende advies van de Board on Construction Washington November 26 1901, opgenomen in Document n°. 28 van het 37th. Congress —

„In consideration of the fact that speed is not the most important element of a battle ship, and that very high speed can only be obtained by a great sacrifice of weight and space, without a corresponding gain in efficiency, the Board believes it is justified in fixing the maximum speed of these vessels on trial at 18 knots, and is of the opinion that they will be more serviceable and efficient than would be the case were the speed placed at 19 knots.”

streven moet zijn om schepen te bouwen van eene zoo groot mogelijke snelheid met uitstekende defensieve en offensieve eigenschappen, maar hij merkt dan toch op dat zelfs het *grootste* slagschip die eigenschappen niet alle tegelijkertijd in gelijke mate bezit. Zooals trouwens in het Voorloopig Verslag wordt vermeld hebben de grootste in den lateren tijd gebouwde slagschepen niet meer dan 18, hoogstens 19 mijl proeftochtsnelheid, terwijl de grootste kruisers met snelheden boven de 20 mijl evenmin zwaar bewapend als zwaar gepantserd zijn. Bij de *beperkte* grootte van de schepen waartoe Nederland zich moet bepalen, kan ondergeteekende er onmogelijk toe overgaan den bouw voor te stellen van schepen, waarin nagenoeg alle of- en defensief vermogen is opgeofferd aan snelheid.

Waar nu onze schepen bewapend zijn met geschut, dat vijandelijke gepantserde kruisers reeds op grooten afstand belangrijke schade kan toebrengen, terwijl hunne bescherming voldoende zwaar is om op die afstanden ernstige beschadiging door het vuur van die tegenstanders te voorkomen, is het hebben van eene groote vaart voor onze schepen van minder belang dan goede bescherming en zware bewapening. Het is wellicht niet overbodig hier op te merken dat het zware geschut, dat onze schepen voeren, van hetzelfde kaliber is als dat hetwelk de grootste Duitse schepen (van 12 000 ton waterverplaatsing) bezitten.

Moeten onze pantserdekschepen hunne kracht vinden in grotere snelheid opdat zij, een sterkeren tegenstander ontmoetende, dezen zullen kunnen ontwijken, de pantserschepen kunnen met kans op goeden uitslag tegen de te verwachten vijandelijke schepen optreden.

De diensten, die deze schepen zullen hebben te bewijzen, laten zich als volgt omschrijven:

zij zullen, al of niet vereenigd met de pantserdekschepen, krachtig kunnen optreden tegen geïsoleerde vijandelijke schepen of kleine divisies, die de neutraliteit schenden of een aanval op ons grondgebied willen doen;

zij zullen krachtig kunnen medewerken tot het openhouden van de vaarwaters leidende naar onze versterkte havens, wanneer vijandelijke schepen, sterker dan onze pantserdekschepen, den toegang daarheen mochten willen beletten;

zij zullen de verdediging van die havens door onze vaste versterkingen en torpedobooten krachtig kunnen steunen.

De opmerking dat onze schepen zoo zeer afwijken van de beginselen die men overal elders bij den aanbouw van marine-materieel in practijk ziet gebracht, kan ondergeteekende alleen verklaren als men onze schepen vergelijkt met *ongelijksoortige* schepen in den vreemde. Voor zoover ondergeteekende bekend is hebben de schepen van die natiën, welke *kleine pantserschepen* bouwen, — hiermede worden bedoeld schepen van 3500—8000 ton waterverplaatsing — zeer veel overeenkomst met de onze. Niet een dier schepen heeft volgens de verschillende dienaangaande bestaande opgaven eene grotere proeftochtvaart dan 17 mijl; vele slechts 16, eene even groote vaart dus als waarop onze *Regentes* was ontworpen, die echter bijna 17 bereikte. Bij vele dier schepen heeft het zwaarste geschut een kaliber van 21 cM., terwijl dat bij ons 24 cM. bedraagt.

De bescherming van de bedieningsmanschappen van het middelbaar geschut is bij die schepen ontegenzeggelijk iets beter dan bij ons, ofschoon hierbij niet mag worden voorbijgezien, dat de bescherming in den rug in den regel slechts bestaat uit platen van 38 à 52 mM.

Bij het in aanbouw brengen van een nieuw schip type *Regentes* had ondergeteekende evenwel niet de bedoeling dit schip als het ware te copieeren naar de plannen van de in 1898 op stapel gezette *Koningin-Regentes*.

Na gezette overweging kwam het ook hem voor dat het middelbaar geschut — de 4 kanonnen van 15 cM. — beter beschermd moeten worden. Hij heeft daarbij het oog laten vallen op *gesloten* schilden van 10 cM. *hard nikkelstaal*. Het is echter niet mogelijk dit meerdere zoo hooggeplaatste gewicht aan te brengen zonder het schip eenigermate te vergrooten. Om hierin voor een deel tegemoet te komen is hij er toe moeten overgaan iets op te offeren van de bescherming van het zware geschut. Door die pantsering, zoomede die van den commandotoren te verminderen van resp. 250, 180, 250 mM. tot 200, 150, 200 mM. kan een schip verkregen worden met zoodanige betere bescherming van het middelbaar geschut dat ± 4 M. langer en 250 ton groter zal zijn dan de *Regentes*, en dus 5 200 ton waterverplaatsing zal hebben. Hij brengt hierbij in herinnering, dat de pantsering bestaat uit gehard nikkelstaal, welk materiaal een weerstandsvermogen heeft van een 3 maal dikkere plaat van gesmeed ijzer.

Tevens heeft ondergeteekende besloten, in verband met de plaatsing van de onderwater-breedezijlanceerinrichtingen in het voorschip, de boeglanceerinrichting te doen vervallen, doch het schip te doen voorzien van eene heklanceerinrichting.

Omtrent de stabiliteit van het pantserschip *Koningin-Regentes* kan ondergeteekende de meest geruststellende verklaring geven; zij is nauwkeurig nagegaan en volkomen voldoende. Van vergelijking met oceanstoomers en van een minimum stabiliteit aan dezen toegestaan kan bezwaarlijk sprake zijn, omdat voor de stabiliteitsmaat van schepen geen enkel voorschrift bestaat. Het zou ook niet wel te maken zijn daar bij elke reis, naar gelang van den aard der lading en van hare stuwving, daarin belangrijke wijziging kan komen. Het is zeker onnoodig in herinnering te brengen dat de stabiliteit van een schip in de eerste plaats bepaald wordt door de hoogte waarop het metacenter zich bevindt boven het algemeen zwaartepunt van het schip; omdat daarvan afhangt de kracht die het schip, wanneer het eene zekere helling heeft aangenomen, weder in den verticalen stand terug zal brengen. Wordt evenwel die afstand te groot, dan vermeerderd wel de stabiliteit, maar wordt ook het schip zeer bewegelijk en daardoor minder aangeraam voor de bewoning en — wat voor een oorlogschip een ernstig bezwaar is — het wordt een slecht opstellingsvlak voor het geschut. Die beweeglijkheid — onrustigheid — van sommige schepen ten gevolge van te groote metacenterhoogte wordt menigmaal op rekening gesteld van onvoldoende stabiliteit, hoewel zij juist in een overmaat daarvan haar oorsprong vindt. Tot welken graad van helling de kracht toeneemt die het schip weder in den verticalen stand terug zal brengen en wanneer die kracht zal zijn uitgeput, hangt verder af van den vorm van den romp en wordt voor een groot deel beheerscht door den vorm boven water.

Vergelijkt men nu de metacenter-hoogte van de *Koningin-Regentes* met die van onze pantserscheepen, welke allen de bewijzen hebben geleverd onder alle omstandigheden volmaakt voldoende stabiliteit te bezitten en daarbij op zee zeer rustige schepen te zijn, dan vindt men dat dit cijfer voor de *Koningin-Regentes* geheel toegeladen bij vertrek naar zee dat van de pantserscheepen met ruim 17 pct. overtrof.

Na verbruik van alle steenkolen en van de helft der munitieën, van het drinkwater en der victualie is de metacenterhoogte, voor de *Koningin-Regentes* ruim 25 pct. grooter dan bij de genoemde pantserscheepen. Eindelijk zou hieraan kunnen worden toegevoegd dat de metacenterhoogte van een der beste Nederlandsche mailstoomers, die als rustig en betrouwbaar zeeschip bekend staat, en waarvoor de stabiliteit onder allerlei omstandigheden van toelading en verbruik van kolen werd berekend, belangrijk lager is en zelfs bij volle toelading en geheel gevulde kolen- en ballastruimen, niet meer bereikt dan 65 pct. van de metacenterhoogte van de *Koningin-Regentes*.

Ten slotte kan nog worden medegedeeld dat uit de rapporten van den Commandant blijkt dat de grootste slingerhoek, die het schip tot nog toe heeft gemaakt bedragen heeft van boord tot boord 17°, zoodat de afwijking van dit schip uit den verticalen stand niet meer bedroeg dan 8°30'.

Ondergeteekende heeft gemeend deze aangelegenheid een weinig uitvoerig te moeten behandelen, omdat ook in enkele dagbladen daarvan geheel onjuiste voorstellingen zijn gegeven, welke uit den aard der zaak officieel niet gelogenstraft konden worden.

Dat het schip aanvankelijk slagzij had is juist, men had toen evenwel nog niet aan boord genomen de ballast, waarop, ter correctie van de wichten die niet allen symmetrisch in een schip geplaatst kunnen worden, in het ontwerp gerekend was tot een bedrag van 40 ton. De 60 ton meerder ingenomen ballast dienden alleen om tijdelijk weg te nemen de koplust, of meerdere inzinking van het voorschip ontstaan door overbelasting met meer victualie, voedingwater en goederen, bestemd voor de andere oorlogschepen in West-Indië aanwezig, die ter overvoer waren medegegeven. Die ballast zal dan ook na terugkeer van het schip in Nederland weder worden afgegeven.

De waterverplaatsing van het ontwerp is bij de *Koningin-Regentes* overschreden, voornamelijk omdat na de vaststelling van het plan wijzigingen zijn aangebracht, die meer gewicht vorderden. Daaronder behooren bijv. vermeerdering van artillerie- en torpedomaterieel, verbetering der bescherming van munitieaanvoer, meer gewicht aan pantsers, grootere bemanning en daardoor ook meer victualie en drinkwater, uitgebreider verkoelingsinrichtingen, enz. Voor de hier genoemde onderwerpen werd reeds 120 ton meer gewicht gevorderd terwijl daarvoor in het ontwerp maar 58 ton was gereserveerd. Het behoeft geen

betoog dat wichtsoverschrijding uit dien hoofde vermeden kan worden, wanneer men of tijdens den bouw aan geen nieuwe eischen toegeeft, of wel voor die eventualiteiten een belangrijk grooter reserve aan waterverplaatsing wil aannemen.

Maar aan de eene zijde zou het zeker niet verstandig zijn verbeteringen in bewapening en uitrusting te weren, waarvan de wenschelijkheid zich eerst deed gevoelen gedurende de jaren die met den bouw van een oorlogsschip gemoeid zijn. Aan den anderen kant kan men bezwaarlijk vooraf eene raming maken van het wicht, dat voor dergelijke, nog onbekende, uitbreidingen gevraagd zal worden. Bij de Engelsche marine bestaat sinds 1889 het voorschrift dat in elk nieuw ontwerp van een oorlogsschip minstens 4 pct. van de waterverplaatsing beschikbaar moet blijven voor wijzigingen tijdens den bouw voor te schrijven en die men de „Board margin” noemt (1). En daar men mag aannemen dat voor elke ton wicht, die aldus beschikbaar gehouden moet worden, minstens twee en halve ton extra waterverplaatsing noodig is aan rompgewicht, pantser, meer voortstuwingsmiddelen kolenberging, enz., vergroot men dus de schepen en ook de kosten daarvan met minstens 10 pct.

Om der gevolgen wil komt het ondergeteekende niet gewenscht voor een zelfde voorschrift ook voor de ontwerpen onzer oorlogsscheepen te geven. Ook moet men niet uit het oog verliezen dat de maximum diepgang van het geheel toegeladen schip altijd maar voor korten tijd wordt bereikt of behouden en door verbruik van brandstoffen enz. spoedig vermindert. Het verschil in diepgang bedraagt bij de *Koningin Regentes* voor de volle toelading en na verbruik van brandstoffen en halve victualie en halve munitie 70 c.M. Voor de werkelijke bescherming die de pantsergordel aanbiedt is dan ook het gedeelte dat onder water komt van meer gewicht dan hetgeen daarboven valt, zoodat de werkelijke gevechtswaarde van een schip door eenigen meerderen diepgang bij volle toelading in den regel niet zal worden geschaad.

De lengte van den schoorsteen is voor de *Koningin-Regentes* niet gewijzigd; wel is dit geschied voor de *de Ruyter*. Dat dit gepaard zou gaan met verlies van snelheid of ten koste van grooter kolenverbruik kan niet worden toegegeven waar de ketels toch met geforceerden trek werken. Het beste bewijs daarvoor is wel dat de inkorting van dien schoorsteen geschiedde op voorstel van den fabrikant der werktuigen, wien belangrijke premieën op de te behalen vaart bij contract zijn toegezegd.

De gemaakte onderstelling dat bij ons te lande de ingenieurs het schip bouwen zonder dat de officieren, die er mede varen moeten, omtrent den bouw en de inrichting voldoende geraadpleegd worden, kan de ondergeteekende niet als juist erkennen. Uit den aard der zaak is de ingenieur, en niet de zeeofficier, de ontwerper en bouwer van het schip. De eischen die aan het schip gesteld moeten worden als oorlogswerktuig moeten door den zeeofficier worden aangegeven, en de ontwerper heeft er naar te streven aan die eischen te voldoen binnen de grenzen der mogelijkheid om ze in een schip van bepaalde afmetingen te vereenigen. Omtrent de inrichting dienen de zeeofficiëren met hunne praktische ervaring als bewoner en gebruiker van het schip van advies. De ondergeteekende stelt zich tot plicht te zorgen dat die wederzijdsche bemoeiingen van ingenieur en zeeofficier tot hun recht komen om het meest bruikbare materieel te verkrijgen.

(1) In een stuk gedateerd 21 Februari 1889, aangeboden aan het Engelsche Parlement en getiteld: „Action taken by the Board of Admiralty with regard to the preparation of designs for first class battle ships” leest men het volgende:

„The *Trafalgar* was taken as the typical turret ship with which to compare the other designs.

„The principal particulars of the *Trafalgar*, as designed, are given in column 1 of the tabular statement herewith; and the general disposition of the armour and armament are illustrated in fig. 1.

„It must be stated that, while the particulars given in the table are for the *Trafalgar* as designed, the completed ship will probably be about 10 inches in excess of the designed draught, and about 500 tons in excess of her designed displacement, various additions having been made for the armour and armament etc. during her construction.

„Furthermore, in case of the *Trafalgar*, the nominal load displacement, as designed, does not include the Board margin of 4 per cent, which now has to be provided in all new designs, and which, in her case, would involve a further addition of about 10 inches to the draught if she were being re-designed.

„In other words, if a simple repeat of the *Trafalgar* were now ordered, it would be necessary to considerably increase the length, and with it to lengthen the belt of armour, in order that the necessary displacement might be provided within the limits of draught accepted in the original design; provision being made at the same time for the Board margin of 4 per cent on the displacement.”

De *Trafalgar* was lang 345', wijd 73' en ontworpen voor 27½' diepgang met 12000 ton waterverplaatsing. Bij nagen-eg dezelfde verdere eischen ging men daarop over tot schepen die (grootendeels voor de Board margin) de volgende afmetingen bekwamen: lengte 380', wijdte 75', diepgang 27½', waterverplaatsing 14000 ton; dus 16½% groter en met 1000 l. P. K. meer vermogen.

Wat de ondervinding opgedaan met de *Koningin-Regentes* aangaat, kan ondergeteekende mededeelen, dat de rapporten dien-aangaande gunstig zijn. Hoewel dat schip kort in de vaart is heeft het eene reis over den Atlantischen Oceaan gemaakt en is er dus voldoende gelegenheid geweest om over de eigenschappen van dat schip in volle zee en over het kolenverbruik bij het afleggen van een lang traject te oordeelen. Ofschoon er geen bepaald slecht weder werd ondervonden, bleek de zee-waardigheid goed te zijn en was het kolenverbruik gunstig, in vergelijking met onze pantserdekschepen zelfs zeer gunstig. Terwijl bijv. de *Zeeland*, welk schip onder ongeveer gelijke omstandigheden — met een zelfde vaart en nagenoeg schoone buitenhuid — dezelfde reis maakte, voor elke afgelegde zeemijl, stokende met middelmatig goede kolen met hare belangrijk kleinere water-verplaatsing, 210 K.G. noodig had, waren voor de *Koningin-Regentes* 165 K.G. voldoende. De tot nu toe ontvangen reis-rapporten van den commandant worden ter kennismeming van de Kamer hierbij overgelegd.¹⁾

Naar aanleiding van de verder gedane vragen kan nog worden medegedeeld, dat bij geheele normale toelading de pantser-gordel 46 c.M. boven water komt, na verbruik van kolen enz. wordt dit cijfer 116 c.M., gemiddeld dus 81 c.M. De stabiliteits-proeven zijn genomen vóórdat ballast aan boord was gebracht; daar de uitkomsten gerectificeerd worden voor de nog ontbrekende en voor de te veel aan boord zijnde gewichten, heeft deze omstandigheid op de verkregen uitkomsten hoegenaamd geen invloed.

De noodige maatregelen zijn genomen om voor de beide nog in aanbouw zijnde schepen het ontstaan van slagzijde te voorkomen.

Welke wijzigingen ondergeteekende zich voorstelt bij het thans aangevraagde schip toe te passen in vergelijking met het oorspronkelijk ontwerp voor de *Koningin-Regentes* werd hierboven reeds vermeld. Ten gevolge van de grootere afmetingen en de hoogere kosten der meer beschermde kanons van 15 c.M. zal de bouwprijs met ongeveer twee ton vermeerderd moeten worden en wordt die geraamd op f 4 700 000.

Met billijke wenschen omtrent comfort zal bij de inrichting van het logies voor onderofficieren en schepelingen zooveel mogelijk rekening worden gehouden.

Wat de ketels aangaat wenscht ondergeteekende zich ook voor dit schip te houden aan de waterpijpketels systeem YARROW, die in vele opzichten voordeelen aanbieden en waarvan, na de meer algemeen opgedane ervaring omtrent de wijze van behandelen en het dagelijksch onderhoud, de vroeger ondervonden bezwaren gaandeweg zijn verminderd of opgeheven. Hoewel het voorshands wenschelijk wordt geacht om in gewone omstandigheden Cardiffkolen te bezigen bestaat tegen het gebruik in oorlogstijd van Ombiliën- en Borneokolen geen bezwaar. Het vroeger daarvan ondervonden nadeel van groote afzetting van roet en het daardoor verteeren van de waterpijpjes, hing samen met de reiniging daarvan door stoom, waardoor het roet nat

werd en tot roestvorming aanleiding gaf; door het bezigen van een straal gecomprimeerde lucht voor die reiniging wordt daaraan thans tegemoet gekomen. Een andere oorzaak van herhaalde herstellingen aan de ketels leverde de vuurvaste steenen binnen-bekleding; na herhaalde proeven is men thans in het bezit van een beter steensoort dan de vroeger daarvoor gebezigde, waarmee men hoopt van een groot inconvenient ontheven te zijn. De aanvankelijk verkregen uitkomsten waren in de praktijk bevredigend.

Dat in het buitenland onder de waterpijpketels die van YARROW een goeden naam genieten en boven anderen worden voorge-trokken, blijkt onder anderen uit eene studie voorkomende in n^o. VI van de Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens, jaargang 1902, van de hand van L. SCHNEBL, K. u. K. Maschinenbau-Ingenieur 1 cl.; het oordeel van den schrijver heeft te meer waarde omdat bij de Oostenrijksche Marine behalve de YARROW-ketels ook die van Belleville, Thornycroft en Dürr ge-bezigt werden.

Tot het verminderen van den kolenvoorraad zou ondergeteekende bij eventueele aanwending van vlampijpketels toch niet wenschen over te gaan bij schepen voor den algemeenen dienst bestemd.

Ten opzichte van het op gezette tijden herhalen van vollekrachtproeven zij opgemerkt, dat zij niet alleen moeten dienen om na te gaan of bij machines en ketels alles in orde is om het grootste vermogen te kunnen ontwikkelen. Voor het materieel doet de duur van zulk een proef minder af; doch het voornaamste nut bestaat in de oefening van de stokers en daarom kunnen die proeven bezwaarlijk geheel worden gemist, hoewel voor die oefening op zich zelf niet steeds over het maximum-vermogen van alle ketels gelijktijdig zou behoeven te worden beschikt. Van een grondig nazien alleen van alle deelen der machines en ketels, met de wetenschap bij het personeel dat tot eene beproeving toch niet zal worden overgegaan, zou ondergeteekende op den duur weinig nut verwachten.

§ 4. Aan hetgeen onder § 3 reeds aan de voorstanders eener sterke torpedovloot voor onze binnenlandsche defensie geantwoord is, kan ondergeteekende nog toevoegen, dat ons stelsel van verdediging niet moet gebaseerd zijn op de hulp van een bondgenoot maar dat ook op eigen kracht moet kunnen worden vertrouwd. Bij de meening der leden, die voor het bouwen van torpedobooten de werven willen kiezen waar die kunst het best wordt verstaan, sluit ondergeteekende zich geheel aan.

Voor nieuwen aanbouw van torpedobooten zal de ondergeteekende op de begroting voor 1903 een voorstel doen.

Omtrent aanschaffing van onderzeesche booten kan de ondergeteekende nog geen nadere mededeelingen doen, omdat de onderhandelingen daarvoor nog niet zijn afgelopen. Tot den aankoop van een dergelijk vaartuig zal niet worden overgegaan voor dat de zekerheid verkregen is, dat de boot aan de eischen, die voor onze behoeften moeten worden gesteld, voldoet.

De Minister van Marine,

KRUYSS.

¹⁾ Zijn ter griffie gedeponeerd, ter kennismeming door de leden