

Over den „treurigen” toestand der Zee-macht in Ned. Indië bij den aanvang van den Atjeh-oorlog in Maart 1873.

«In de aflevering van Maart 1882 van het Tijdschrift »Vragen des Tijds” behandelt de Generaal BOOMS de urgentie en de opportuniteit van den Atjeh-oorlog getoetst aan de Atjeh-stukken, en eindigt zijn betoog met de woorden: »dat het de plicht der Geschiedenis is hare stem te doen hooren over het Regeeringsbeleid dat in Maart 1873 tot den Atjeh-oorlog heeft gevoerd”.

In dat betoog wordt herhaaldelijk vermeld de verwaarloozing en de treurige toestand der Marine in het begin van 1873, allerwege bekend; ook door leden der Tweede Kamer bevestigd in het Comité-Generaal van April 1874, en gewezen op vroeger plichtverzuim ten aanzien der krijgsmiddelen, dus ook van de Marine.

Uit de Atjeh-stukken blijkt verder, dat op een telegram van den Minister van Koloniën (FRANSEN VAN DE PUTTE) om een krachtige scheepsmacht naar Atjeh te zenden, de Gouverneur-Generaal (LOUDON) in het begin van Maart 1873 antwoordt »dat de toestand der Marine treurig is”.

Voor de geschiedenis kan het wel van eenig belang geacht worden op te geven, waaraan die treurige toestand der Marine in Ned. Indië in Maart 1873 te wijten is, en of en welke middelen reeds aangewend waren om verbetering in dien toestand te brengen.

Tot recht verstand der zaken is het noodig de feiten van eenige jaren vroeger op te halen, en daarbij vooral in het oog te houden dat tot het ontwerpen, den bouw, de uitrusting en de uitzending van een oorlogsschip van Nederland naar Oost-Indië gewoonlijk meer dan een jaar gemoeid gaat.

Vóór het jaar 1866 zorgde de Minister van Marine alléén voor een toe-reikende scheepsmacht in Ned. Indië, met uitzondering van enkele ijzeren rivier-stoomvaartuigen, welke op het Marine Etablissement te Soerabaia werden in elkander gezet, en eenige vaartuigen der Civiele Marine (kleine stoom-schepen en kruisbooten, in Indië aangekocht of gebouwd) welke tot het Departement van Koloniën behoorden.

Om nu, naar het verlangen der Kamers, tot een juister overzicht der speciale uitgaven voor de Ned. Indische bezittingen te geraken, en tevens de aanhoudende belangrijke kosten voor het te huisvaren der oorlogschepen uit Ned. Indië te besparen, welke voor het Rijk van geen nut waren, kwamen de Ministers van Marine en Koloniën in 1866 overeen, om een Indische Oorlogsmarine in het leven te roepen, waarvan het materieel geheel ten laste van Ned. Indië zou komen, en de bemanning getrokken uit de officieren en verdere schepelingen der Kon. Ned. Marine, alzoo tijdelijk afgestaan aan het Departement van Koloniën.

Er werd te Batavia een Departement van Marine gecreëerd met een Commandant der Zeemacht (een Ned. Vlagofficier) aan het hoofd, die op een gemeenschappelijke voordracht der Ministers van Koloniën en Marine aan den Koning, steeds voor drie jaren benoemd, overigens, evenals de Directeuren van Algemeen Bestuur in Ned. Indië, *alléén* zijn bevelen ontving van en verantwoording schuldig was aan den Gouverneur-Generaal van Ned. Indië, als Opperbevelhebber van 's Konings Land- en Zeemacht beoosten de Kaap de Goede Hoop, behoudens enkele speciale zaken, het personeel der Zeemacht betreffende, waarover de Commandant der Zeemacht rechtstreeks met den Minister van Marine correspondeerde. Het Departement van Marine in Nederland bleef belast met de uitzending van het Europeesche personeel der vloot.

Aan het Departement der Marine te Batavia werd tevens opgedragen het bestuur der Marine-Etablissementen te Soerabaia en te Onrust, der Fabriek van de Marine en het Stoomwezen te Soerabaia, het beheer over de Civiele Marine, den Hydrografische- en den Geografische dienst, de Haven-departementen en het Loodswezen, Betonning en Bebakening in Ned. Indië.

In het jaar 1868 kwam de afscheiding van het materieel der zeemacht in Indië tot stand. De dáár aanwezige kleinere oorlogschepen benevens de wachtschepen gingen tot de N. I. Militaire Marine over, vier ijzeren raderstoomschepen 3de klasse in Nederland op particuliere werven voor rekening van Koloniën gebouwd, kwamen in 1868 en 1869 in Indië aan, terwijl de grootere schroefstoomschepen van 13 stukken en 200 tot 250 man, gewoonlijk 4 in getal, meer speciaal belast met het doen van buitenlandsche tochten uit Indië naar Perzië, Australië, Siam, Japan enz., een zoogenaamd auxiliair eskader vormden en tot de Nederlandsche Marine bleven behooren. Wanneer de stoomketels dezer laatstgenoemde schepen zwak werden of belangrijke herstellingen aan stoomwerktuigen, den romp of de dekken vereischten, zouden zij tehuisvaren.

Na het jaar 1860 was het langzamerhand moeilijker geworden 's Lands vloot goed te bemannen en vooral voor de behoorlijke aflossing te zorgen van de in Indië dienstdoende schepelingen, die, evenals de Officieren, na een driejarig verblijf in O. I. moesten repatrieëren.

De kweekscholen der scheepsjongens voor de Zeevaart te Leiden en te Groningen leverden niet genoeg matrozen op, en moest men bij de vrijwillige werving in Nederland veelal zijn toevlucht nemen tot buitenlanders, die door

geen belang aan het Vaderland gebonden, dikwijls op groote zeeplaatsen buitenslands deserteerden.

Om nu die moeilijkheden eenigermate te gemoet te komen en tevens tot een vast stelsel voor de Indische Zeemacht te geraken, stelde de Commandant der Zeemacht (ANDRAE), uitgaande van het *principe* dat de Indische Regeering *geene* veroveringen in de Kolonie meer zou beoogen, bij brief van 6 Juli 1869 aan den Gouverneur-Generaal (MIJER) voor de Indische Marine te bepalen op:

Aux. eskader (Kon. Ned. Marine.)

3 schroefstoomschepen 1ste klasse.

Ned. Ind. Militaire Marine.

2 raderstoomschepen 1ste of 2de klasse,

4 raderstoomschepen 3de klasse,

2 schroefstoomschepen 3de klasse,

4 » 4de »

4 ijzeren raderstoomschepen 4de klasse voor rivierdiensten,

4 wachtschepen (Batavia, Samarang, Soerabaia en Makassar),

2 opnemingsvaartuigen (stoomvaartuigen).

De Minister van Marine (BROCX) bepaalde evenwel zijn auxiliair eskader op 4 schroefstoomschepen 1ste of 2de klasse (19 Juli 1869).

In dit stelsel werd door den Minister van Koloniën (DE WAAL) berust bij brief van 24 Maart 1870 aan den Gouv. Generaal, en de hoop uitgedrukt, dat die vloot dan ook blijken mocht voldoende te zijn.

Daar het Marine Etablissement te Soerabaia in de verste verte niet kon voldoen aan het door de Indische Regeering reeds in 1864 voorbarig genomen besluit, dat de schepen voor de Indische Zeemacht (Militaire en Civiele Marine) voortaan dáár ter plaatse zouden worden aangebouwd, zoo werden in het begin van 1870 door het Marine Departement te Batavia aanvragen naar Nederland gedaan tot het onverwijld doen aanbouwen op Rijks- of particuliere werven van 4 schroefstoomschepen 4de klasse, wyl de in Indië aanwezige door ouderdom spoedig aan den dienst zouden ontvallen.

Bij het Departement der Marine in Indië ging men uit van het denkbeeld, dat de scheepsbouwmeesters in Nederland volkomen in staat waren, om deze schepen spoedig te doen bouwen, en had men alléén aangegeven om die schroefstoomschepen 4de klasse van djatihout, als meer bestand tegen de in Indië zoo verderfelijke witte mieren, 4 M. langer te doen bouwen voor ruimere bergplaatsen, ook voor steenkolen, en de voor- en achterboegen wat fijnere lijnen te geven dan de bestaande vaartuigen van dat charter. Voor wapening der nieuwe schepen werd in plaats van de ouderwetsche canonnades, 3 á 4 getrokken stukken voorgesteld.

Bij het Departement van Marine in Nederland echter had men een geheel uitgewerkt bestek verwacht voor den aanbouw dier schepen, en wyl men toen

in Nederland overging tot den compositie-bouw (d. i. ijzeren verbanddeelen en houten buitenhuid) duurde het een geruimen tijd eer de plannen voor de constructie dier schepen gereed waren, en werden zij op particuliere werven in Nederland gebouwd.

Dit was de reden, dat het eerste der in het begin van 1870 te Batavia aangevraagde schroefstoomschepen 4de klasse (Riouw) eerst in Augustus 1873 in Indië aankwam, terwijl de andere drie achtereenvolgens vrij wat later arriveerden.

Gelijke vertraging had plaats met het aanbouwen van twee raderstoomschepen 1ste of 2de klasse in Nederland, ter vervanging van de reeds in 1872 te Soerabaia afgekeurde raderstoomschepen 1ste klasse *Amsterdam* en *Ardjoeno* tot de Indische Marine behoorende, en kwamen de in Nederland gebouwde raderstoomschepen 2de klasse *Merapi* en *Bromo* eerst in Augustus en September 1875 in Indië aan.

Bij zijn voorstel van 6 Juli 1869 had de commandant der zeemacht (ANDRAE) op geen reserve van schepen in Indië gerekend, en daarin m. i. een fout begaan.

Het was toch niet aan te nemen, dat het destijds opgenoemde aantal schepen, welke alle in dienst en op de verschillende stations in Ned. Indië verspreid waren, steeds voor hunne menigvuldige diensten zouden berekend blijven, tot er nieuwe aanvoer van schepen uit Nederland zoude komen. — Er was niet gerekend op de verschillende langdurige reparatiën of vernieuwing van stoomketels, herstellingen aan de stoommachines, romp, dekken enz. der schepen van de militaire en civiele marine (de laatste gemiddeld uit 12 meestal kleine ijzeren stoomvaartuigen bestaande, behalve de houten kruisbooten) waardoor die schepen dikwijls één jaar of langer buiten dienst in het bassin te Soerabaia verbleven, en daardoor de dienst op de verschillende stations zeer werd bemoeilijkt.

De fabriek voor de marine en het stoomwezen te Soerabaia, ofschoon onder directie van den zeer bekwamen Ingenieur RADIER uitstekend werkende, was niet in staat de reparatiën aan de stoomketels en werktuigen, aan den romp der ijzeren schepen, het ineenzetten der uit Nederland aangebrachte ijzeren riviervaartuigen, reparatiën aan het ijzeren droogdok van Onrust enz. op tijd te volbrengen.

Deze opgenoemde redenen waren de oorzaak dat in het begin van 1873 de toestand der Marine in Ned. Indië op den laagsten trap van verval gekomen was. Zij bestond toen uit:

Aux. Eskader (Ned. Marine.)

Schr. st. schip 1ste klasse *Djambi*, romp zeer verouderd, stoomketels zwak.

» » » 2de » *vice Adm. Koopman*, schroefas gebroken, in reparatie.

» » » 2de » *Marnix*, stoomketels zeer zwak.

Schr. st. schip *Citadel van Antwerpen*, in Febr. 1873 uit Nederland aangekomen, ter vervanging van de in het begin 1872 naar huis gezonden *Curaçao*. Het vierde schip alléén was behoorlijk bruikbaar.

Ned. Ind. Mil. Marine.

Raderstoomschip *Soerabaia*, ingericht als transportschip, voerde slechts 2 kanonnen en had stoommachines van weinig vermogen, afkomstig van het reeds in 1860 afgekeurde stoomschip *Merapi*.

Ijzeren raderstoomschip 3de klasse *Sumatra*, goeden staat, stoomketels vernieuwd.

»	»	<i>Timor</i>	in reparatie; bezig met vernieuwen van stoomketels.
»	»	<i>Borneo</i> ,	} stoomketels niet meer te gebruiken; wachten op de uitzending van nieuwe stoomketels.
»	»	<i>Bangka</i> ,	

Schr. st. schip 3de klasse *Bali*, romp zeer aangetast door witte mieren, overigens bruikbaar.

»	»	»	4de	»	<i>Coehoorn</i> ,	} stoomketels zwak, romp zeer verouderd.
»	»	»		»	<i>den Briel</i> ,	
»	»	»		»	<i>Maas en Waal</i> ,	

» » » *Aert van Nes*, in rep.; bezig met vernieuwen van stoomketels.

Ijzeren raderst. sch.	4de	klasse	<i>Madura</i> ,	} romp en ketels zeer zwak, op zee niet meer te vertrouwen.
»	»	»	<i>Suriname</i> ,	
»	»	»	<i>Adm. v. Kinsbergen</i> ,	in rep., kwam spoedig gereed.
»	»	»	<i>Onrust</i>	zou te Soerabaia worden inééngezet.

Wachtschip *van Speijk*, te Batavia, zeer oud, zou spoedig vervangen worden.

»	<i>Prinses Amalia</i>	te Soerabaia,	»	»	»	»
»		te Samarang,	een roeikanonneerboot.			
»		te Makassar,	ingetrokken.			

Opnemingsvaartuig bestond niet meer, men wachtte op de uitzending van het in Nederland aangebouwd wordende stoomvaartuig *Hydrograaf*.

De indische regeering en de regeering in Nederland waren met dien ongunstigen toestand der zeemacht in Indië volkomen bekend. Telken drie maanden ontvingen de Gouv. Generaal en de Minister van Marine rapporten over den toestand der schepen van het aux. eskader en der indische militaire marine, opgemaakt door het marine-departement te Batavia.

Behalve deze gewone rapporten had de Commandant der zeemacht (Admiraal UHLENBECK) in October 1871 een zeer uitvoerigen staat der zeemacht in Indië doen samenstellen met den vermoedelijken duur der schepen met hunne machines en ketels, om nog diensten te kunnen presteeren en dezen zeer uitvoeringen staat ingezonden aan den Gouv. Generaal benevens een afschrift daarvan aan den Minister van Marine; tevens daarbij met den meesten

klem aangedrongen op verbetering van dien toestand door onverwijld uitzending en aanbouw van schepen.

In het midden van 1872 was de Commandant der zeemacht in Indië zelfs verplicht den Minister van Marine (Brocx) te verzoeken, de beide schepen van het aux. eskader *Djambi* en *Marnix*, wier stoomketels zwak waren, te laten tehuisvaren, en zoodra mogelijk goede schepen van dat charter uit te zenden. — Bij den eenige maanden later aangevangen oorlog met Atjeh bleven genoemde schepen in Indië tot Augustus 1873, doch konden wegens zwakke stoomketels weinig diensten presteeren.

Ik meen hiermede genoegzaam aangetoond te hebben dat, wat de marine in O. I. betreft, geen ongelukkiger tijdstip uitgekozen kan worden door den Gouv.-Generaal (LOUDON) om den oorlog te verklaren aan een onafhankelijken Staat, zoover van het centrum des Bestuurs gelegen, dan het begin des jaars 1873.

Om oorlog tegen een talrijken, goed voorbereiden vijand over zee te voeren, heeft men een vrij aanzienlijke scheepsmacht, om zoo noodig de kust te blokkeeren, en een in allen deele wel uitgerust leger noodig, en beiden ontbraken op dat tijdstip in Ned. Indië; terwijl een half jaar later de toestand der krijgsmiddelen in het algemeen zooveel beter kon zijn en ook werkelijk geweest is.

Maart 1882.

J. A. BAART DE LA FAILLE.