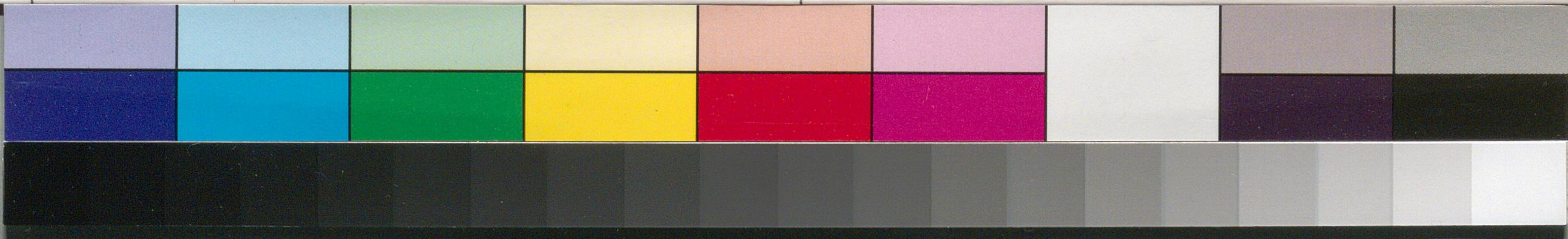


Manuscrit de Brauer.

29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61



国立国会図書館 赤松則良関係文書 74

PROEVE

EENER

VERHANDELING

OVER DE

ZEE-TAKTIK;

GEVOLGD NAAR HET FRANSCH,

VAN DEN HEER

EUGÈNE MAISSIN,

Luitenant der Marine.



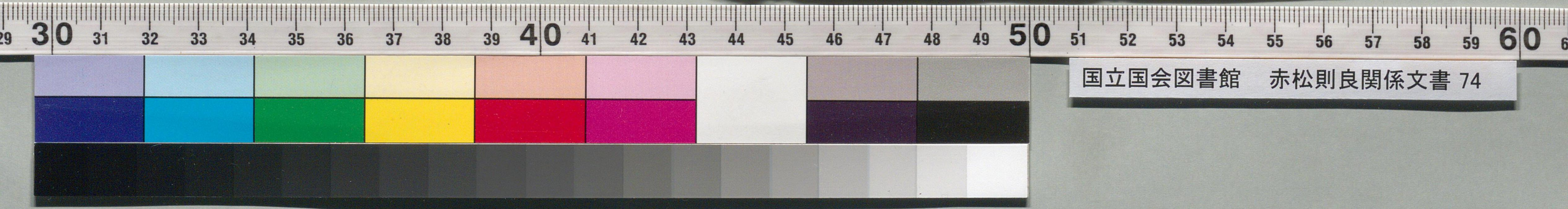
VLISSINGEN,
P. WEDTS DE SWART.
1840.

PROEF
VERHANDELING
OVER DE
NUT-
TIGHEID VAN DE
BEGRIJPE
VAN DE
BEGRIJPE
VAN DE
BEGRIJPE
VAN DE
BEGRIJPE
VAN DE

VOORBERIGT.

Deze proeve werd door den heer MAISSIN aan den Franschen minister voor de Marine en Koloniën aangeboden, welke eene kommissie benoemde, aan welks hoofd de schout-bij-nacht HAMELIN was gesteld, om dezelve te onderzoeken. Het voordeelige verslag wat hieromtrent werd uitgebragt, gaf aanleiding, dat zijne excellentie voornoemd, er de opneming in de Annales Maritimes et Coloniales van voorschreef, hetgeen een genoegzaam bewijs oplevert, dat het werk van dien verdienstelijken officier nuttig geoordeeld werd, en uit dien hoofde reeds zich zelven aanbeveelt.

Het doel, dat de schrijver er mede beoogde, was, om dat gedeelte der Taktiek, hetwelk van eene dagelijksche toepassing is, eenigzints op te helderen, ten



einde het bestuderen der évolutien, aan hen, die zich rekenschap vragen van de voorgeschrevene regels in het seinboek, gemakkelijk te maken.

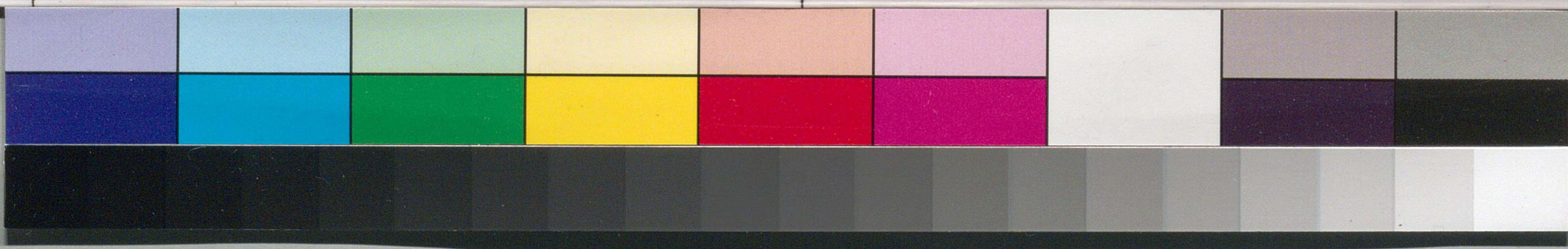
Het vraagstuk over de najaging, heeft de schrijver aan een bijzonder onderzoek onderworpen, en daarbij, door wiskundige berekeningen, aangetoond, dat de aangenomene wijze om schepen te jagen, of gejaagd wordende, te ontwijken, niet allen even juist waren, en eenige nieuwe aangewezen, welke toepassing, even als de opmerking welke hij over het wenden maken zal, nuttig kan zijn.

Men heeft gedacht, dat eene mededeeling van dit werk, zoo doormengt met voor ons grootsche herinneringen, waarvan nu slechts het eerste gedeelte het licht ziet, niet onbelangrijk kan wezen voor Neêrlands Zee- wezen, omdat zij, welke bestemming is den Staat te verdedigen, nimmer mogen nalaten zich de oorlogs- wetenschap eigen te maken, zooveel als dit in vreedestijd mogelijk is.

Inhoud.

1^o Afdeling

Verdeling der vloot.	2.
over de verschillende orde van de rangschikking	2.
over de slagorden	3.
Linie van bataille	5
" " " loodrecht op den wind.	6.
eenige geschiedkundige aanmerking van slagorden.	8.
Nelson's ontwerp van het gevecht	17.
idem idem voor vloot van veertig schepen.	21.
marsch orden	27
1 ^o Schepen welke in elkanders kielwater	
Zielen	28
marsch orde op eene der beide by de windolinien.	31.
marsch orde op twee of drie klommen.	32.
2 ^o Schepen welke keels houden volgens	
deze maar keel in andere linie peilen.	34
marsch orde op eene ^{der} by de winds linien.	37.
marsch orde perpendicular op de windstreuk.	37.
Frontaal orde	38.
de jaag- en terugtochts orde	39.
marsch orde met pelotons	41.
idem zonder rangschikking	42
over het jagen en ontwijken.	42.
sterkte van den vyand.	42.



afstand tusſchen twee ſchepen	44.
het voordeel van den wind	46.
voordeel van de bereidtheid	47.
het waagſtuk van najaging	50.
1.º de jager bovenwinds	51.
2.º de jager beneoluwinds	52.
het ontwyken	62.
het jagen en ontwyken eener vloot	64.
manoeuvres, welke eene onmiddellijke betrekking tot het gevecht hebben	65.
het bekwamen van het voordeel des winds	66.
Den vyand tot het gevecht dwingen of het, zelve optwyken	68.
het gevecht aangaan	73.
het doorbreken der vyandelyke linie	78.
den vyand verdubbelen	84.
dwars door de vyandelyke linie heen zeilen	86.
op eene der vyandelyke uiteinden langloopen	87.
gevechten ten anker liggende	89.
einde van 1.º afdeling.	

ZEE-TAKTIEK.

De Zee-Taktiek is de kunst, om ſchepen, tot eene vloot vereenigd, te doen manoeuvreren. Dezelve wordt in twee deelen onderscheiden, als: het eerste, gegrond op de ondervinding en eene grondige kennis der vroegere Zee-oorlogen, bepaalt de wijze, volgens welke zich eene vloot ſchikt, en de évolutiën, die dezelve, naar gelang der omſtandigheden van den togt en het gevecht, moet maken. Het andere bevat het werkdadige van het eerste, en geeft ons de voorschriften, volgens welke men deze ſchikkingen regelmatig kan daarstellen, behouden en onderling veranderen. De bewegingen, daartoe betrekkelijk, noemt men de *Évolutiën*.

I. AFDEELING.

VERDEELING DER VLOOT.

Eene vloot wordt gewoonlijk in drie eskaders, en wanneer dezelve uit vele schepen bestaat, dan worden deze nog weder elk in drie divisiën verdeeld. De eskaders worden zoo veel mogelijk van dezelfde sterkte gemaakt, omdat het daardoor om het even is, hoedanig zij ten opzichte van elkanderen gerangschikt zijn.

Is de vloot zeer talrijk, dan vormt de admiraal somtijds een vierde eskader, hetwelk op zich zelve werkt, ten zij de admiraal zulks anders beveelt. Aan dit eskader geeft men den naam van het *ligte eskader*. Hetzelve is bestemd om de vloot tot voorhoede te strekken; den vijand te jagen en gedurig afbreuk te doen; den terugtogt te dekken, of een konvooi te beschermen; benevens, om in een gevecht tot reserve te dienen. De schepen, uit welke dit eskader te zamengesteld is, moeten kracht met bezeildheid in zich vereenigen.

Het ligte eskader staat onder de bevelen van eenen vlag-officier, daartoe bijzonder te benoemen.

OVER DE VERSCHILLENDE ORDEN, VOLGENS WELKE EENE VLOOT ZICH RANGSCHIKT.

Men noemt *Orden* de wijzen, volgens welke eene

vloot zich voor den togt of het gevecht rangschikt.

Om de eene of andere orde te vormen, plaatsen de schepen zich in eene of meerdere liniën, welke eenen bepaalden hoek met de windstreek maken (1).

Soms houden de schepen koers in de strekking der linie zelve, en zeilen alsdan in elkanders kielwater, terwijl bij andere gelegenheden hunne koers deze, en de linie, in welke zij zich peilen, eene andere is.

De orden, welke onmiddellijk betrekking tot het gevecht hebben, worden van diegenen, welke dagelijks bij den togt te pas komen, en van die, welke men als voorbereidende orden tot een gevecht aanmerken kan, onderscheiden: de eerste worden *slagorden*, en de andere *marschorden* genoemd.

Hoedanig of de orde is, volgens welke de vloot zich rangschikt, ieder schip heeft in de linie eene vaste plaats. Wordt de linie door het eerste schip geleid, dan noemt men de orde de *natuurlijke*, maar leidt het laatste schip dezelve, dan heet zij eene *omgekeerde orde*.

OVER DE SLAGORDEN.

Omdat de vereeniging van oorlogschepen tot eene vloot het gevecht ten oogmerk heeft, zijn de slagorden de grondslag van alle overigen.

Om zich in slagorde te scharen, rangschikken de sche-

(1) In het Fransch dragen deze liniën den naam van *lignes de relèvement*, waarvoor bij het Nederlandsche Zeewezen geenen bepaalden naam bestaat.

pen zich in ééne linie, en zeilen in elkanders kielwater. Wanneer de koers bij den wind is, dan geeft men aan de orde den naam van *bij de windlinie*, *linie van bataille bij den wind*, of wel eenvoudig *linie van bataille*. Zeilen de schepen twee streken van den wind, dan neemt de linie den naam aan van *linie van bataille perpendiculaire op den wind*.

De rangschikking in ééne linie heeft de volgende voordeelen, als:

1°. de schepen kunnen allen gelijktijdig hunne kracht uitoefenen; 2°. door achter elkander op te sluiten, ondersteunen zij zich onderling, terwijl zij, zoo veel als mogelijk is, voor de enfilering behoed zijn; 3°. wanneer de koers bij den wind, of twee streken van den wind is, dan kan ieder schip zich onmiddellijk naar elk ander punt der linie begeven, zoodat derzelve verschillende deelen zich onderling kunnen ondersteunen, hetgeen dikwijls bij onderscheidene omstandigheden des gevechts plaats heeft. Dit laatste zoo belangrijke vereischte zoude niet kunnen geschieden, wanneer de linie van bataille met de windstreek zoodanigen hoek maakte, dat de voorhoede, door aan den wind te komen, de achterhoede niet zoude kunnen bereiken, zonder in den wind op te moeten werken.

Daarentegen zijn de nadeelen deze:

1°. de uitgestrektheid dezer orde maakt, dat het moeilijk wordt, dezelve te bewaren, en dat de schepen zich zoodanig rangschikken; 2°. de admiraal heeft weinig schepen om zich; 3°. de uiteinden der linie zijn het zwakste en tevens de moeilijkste om te hulp te komen;

4°. bij den aanval, en met gelijke magt, heeft men geen enkel voordeel boven den vijand; 5°. bij eene achtervolging des vijands, wanneer deze wijkende is, kan men de linie niet blijven behouden; en 6°. de seinen laten zich moeilijk overbrengen.

Wanneer de vloot uit weinige schepen te zamengesteld is, dan verdwijnen de meeste van deze bezwaren; maar, zoodra dezelve talrijk wordt, hernemen zij al hunne kracht. Van deze orde moet men soms afgaan, indien andere zamenstellingen zulks zoude vorderen. Dezelve moet echter als de grondslag der taktiek beschouwd worden, omdat zij ten minste altijd als voorbereidende manoeuvre dienen zal; overigens, omdat de materiële kracht der schepen toenemend is, de eskaders daardoor minder sterk in aantal worden, en bij gevolg de linie al derzelve voordeelen terug bekomt.

LINIE VAN BATAILLE BIJ DEN WIND.

De koers der schepen is bij den wind, en zeilen in derzelve kielwater, met stuurboords of bakboords halzen toe, in eene natuurlijke of omgekeerde orde, naar gelang er geseind wordt.

Voor eene vloot, welke den wind heeft, is deze orde de eenig geschikte; want door zich niet bij den wind te houden, zou zij het voordeel van denzelven verliezen. Bovendien kan ieder schip, hetwelk schade bekomen heeft, en dat door den wind kan komen, door twee of vier streken af te houden, zich uit de linie verwijderen;

terwijl, wanneer men in eene linie vecht, welke loodrecht op de windstreek was, een schip in die gevallen noodzakelijk in de vijandelijke vloot zoude vervallen.

LINE VAN BATAILLE, PERPENDICULAIR OP DEN WIND.

Hierbij is de koers der schepen twee streken van den wind, en dezelve zeilen in elkanders kielwater met stuur- of bakboords halzen toe, in eene natuurlijke of omgekeerde orde.

Deze orde, bijzonder geschikt voor eene vloot beneden winds, geeft de volgende voordeelen:

1°. de schepen, nu ruimschoots zeilende, kunnen gemakkelijker hunnen post behouden; 2°. geringe veranderingen van den wind kunnen de orde niet verbreken; 3°. een schip, te hevig aangevallen, kan gemakkelijk door zijnen voorganger of opvolger beschermd worden; en 4°. de vloot blijft in de mogelijkheid, door over den anderen boeg te gaan liggen, de linie te bewaren.

Wanneer eene vloot zich in orde van bataille gerangschikt heeft, dan bevindt zich het eerste eskader in het midden, en maakt het *hoofdkorps* uit, het tweede vormt de *voorhoede*, en het derde de *achterhoede*. Deze schikkingen worden in sommige omstandigheden door den admiraal veranderd, maar meestal blijft het eerste eskader in het centrum.

Aan de uiteinden der linie worden de meest bezeilde schepen geplaatst, en het is wenschelijk, dat dezelve

kracht met bezeildheid vereenigen. Hiervoor bestaan de volgende redenen:

1°. bij évolutiën hebben de uiteinden den grootsten weg af te leggen; 2°. in een gevecht worden de uiteinden dikwijls met het meeste geweld aangevallen; 3°. eene meerdere bezeildheid aan de uiteinden is noodzakelijk, omdat de schepen niet gemakkelijk tusschen twee vuren zouden kunnen worden gebragt, en zij dit den vijand wel zouden kunnen doen; 4°. en eindelijk kan een in gevecht zijnde uiteinde spoediger, door het niet in gevecht zijnde, hulp worden toegebragt.

Het ligte eskader wordt meestal uit de eerste divisie van de voorhoede en de laatste der achterhoede te zamen gesteld; hierdoor zullen natuurlijkerwijze de beste zeilers hetzelfde uitmaken, en door deze uit de linie te doen gaan, wordt hetzelfde gemakkelijk daargesteld.

Niet altijd zijn de schepen volgens de natuurlijke of omgekeerde orde gerangschikt: de omstandigheden kunnen eene andere schikking noodzakelijk maken. Dit heeft b. v. plaats, wanneer eene vloot, ongerangschikt zijnde, onverwacht aangevallen wordt, of, ten anker liggende, met haast onder zeil gaat, om niet ten anker behoeven te vechten; alsdan nemen de schepen de plaats in de linie, welke dezelve het gemakkelijkst kunnen bereiken. De sterkte is in dit geval niet gelijk in de linie verdeeld, en ieder schip moet, wanneer het zich tusschen anderen bevindt, welker bezeildheid noch bewegingen hetzelfde bekend zijn, met minder vertrouwen manoeuvreren, zoodat zoodanige rangschik-

king natuurlijkerwijze onvoordeelig wezen moet (1).

Bij het jagen en den terugtogt, kan het ook voordeelig zijn, de schepen in eene linie te doen rangschikken, waarin de volgorde der schepen die van hunne meer of mindere bezeildheid is, zoodat het schip, welke het snelste zeilt, de geleider, en daarentegen het minst bezeildste het achterste komt.

Eene rangschikking volgens de materiële kracht der schepen, kan in sommige gevallen noodzakelijk worden; b. v. bij het binnendringen eener reede, als wanneer de zwaarste schepen het eerste vuur dienen te weerstaan, en bij gevolg vooraan geplaatst moeten worden; daarentegen kan het voordeelig wezen, wanneer men op eene reede ten anker komt, de zwaarste schepen achteraan te leggen, om daarmede het overige der linie te bewaken.

EENIGE GESCHIEDKUNDIGE AANMERKINGEN OVER
DE SLAGORDEN (2).

Nog lang na de invoering der Artillerie op de sche-

(1) Over het nadeelige van zoodanige rangschikking levert het gevecht van den 11. October 1797, tusschen de Bataafsche en de Engelsche vloot voorgevallen, een voorbeeld op.

(2) Alle geschiedkundige aanhalingen, welke gedaan zullen worden, zijn uit de volgende Werken getrokken, als:

Tactiques Navales du P. HOSTE, DE RAMATUELLE, CLERK.

Histoire de la Marine du Siècle de LOUIS XIV, in 4^o.

Histoire de la Marine de LOUIS XIV et de LOUIS XV, par PONCELET DE LA GRAVE.

pen, is men voortgegaan, om op zee zonder eenige orde te vechten. Iedere afdeeling vereenigde zich gewoonlijk om deszelfs admiraal, en wikkeld zich met dezen spoedig in een algemeen gevecht, waarin de entering eene hoofdrol speelde, de verliezen zeer groot en de uitslag beslissend was.

In den beginne der regering van LODEWIJK XIV, is men overgegaan om bij de gevechten de schepen in linie te scharen. Gedurende de oorlogen van 1652 en 1665, welke tusschen de Vereenigde Provinciën en de Engelschen gevoerd werden, als wanneer beide natiën aanmerkelijke strijdkrachten ontwikkelden, en gedurende welken tijd grooten zeemannen, als: de beide TROMPEN, DE RUITER, BLACKE, MONCK en de hertog VAN YORK uitblonken, maakte de kunst des zeeoorlogs aanmerkelijke vorderingen: men begon met regel te vechten en zich in linie te scharen. Het eerste denkbeeld, om zoodanig de schepen te schikken, wordt aan den hertog

Histoire des progrès de la puissance Navale de l'Angleterre, Paris 1787.

Mémoires de TOURVILLE et de TURBIN.

Annales Maritimes et Coloniales.

EUGÈNE SUE. *Sur la marine de LOUIS XIV.*

Histoire de la guerre d'Amérique, par LE BOUCHER.

Histoire de la guerre navale de 1778 par l'amiral KERGUÉLIN.

Mémoires du Comte de GRASSE, sur le Combat du 12. Avril.

Essai historique et critique sur la Marine de France, de 1665 à 1789, par le Chevalier DE LA SERRE.

Lives of the English Admirals, bij DUNCAN.

The Naval Battles of the great Britain, bij EKINS, Rear-Admiral.

The Naval History of the Great-Britain, from 1793 to 1815, bij JAMES. (Aanteekening van den Schrijver.)

VAN YORK toegekend; echter zegt v. HOSSE: «het is waar, dat voor de eerste maal in het gevecht van Junij 1665, voor *Lestos* geleverd, deze orde door den hertog VAN YORK naauwgezet werd opgevolgd, maar echter vindt men er reeds sporen van in den voorgaanden oorlog. In het gevecht op de hoogte van *Texel*, den 10. Augustus 1653, tusschen de Nederlandschen en Engelschen, onder de bevelen van MARTEN HARPERTSZOON TROMP en MONCK, geleverd, zegt men, dat de Engelsche vloot in eene linie van meer dan vier uren lengte gerangschikt was, en dat TROMP de zijne daarstelde, om op eene evenwijdige linie aan te vallen" (1).

Toen eenmaal de linie van bataille aangenomen was, vocht men in de volgende oorlogen niet meer anders. Deze vechtswijze had ten gevolge, dat de zeeslagen meer stelselmatig, maar ook minder beslissend werden.

(1) Deze was de strijd, waarin de dappere MARTEN HARPERTSZOON TROMP sneuvelde. Men vindt van deze rangschikking in de Geschiedenis van het Nederlandsche Zeevezen, door Mr. J. C. DE JONGE, niets vermeld, alleen wordt daar gezegd: «dat TROMP, op den 8^e dierzelfde maand, zijne vloot in den vorm eener halve maan schaarde, zoo, als hij vroeger meermalen met goed gevolg gedaan had." Het is te bejammeren, dat een werk, zoo uitnemend, wat het geschiedkundige betreft, niet meer krijgskundig geschreven is, als wanneer men in staat zoude zijn gesteld, om over bijzonderheden, de eigenlijke oorlogsvoering onzer vroegere vlootvoogden betreffende, met kennis van zaken te kunnen oordeelen. Een deskundige, welke de gelegenheid werd gegeven, om de journalen van dien tijd te kunnen bestuderen, zoude gewis, met behulp van de Geschiedenis van het Nederlandsche Zeevezen, een voor den Zeeofficier belangrijk werk over dat wapen kunnen daarstellen.

Het moeilijke om eene welgeslotene linie door te breken, zonder zelf blootgesteld te worden, dat daardoor zijne eigene magt verbroken of verstrooid wordt, heeft zeer zamengestelde en kunstmatige manoeuvres doen uitdenken, welke meer strekken om, zonder zich aan geheele nederlagen bloot te stellen, gedeeltelijke voordeelen te behalen, dan wel om, door het beproeven van gewaagder ondernemingen, beslissende uitkomsten te verkrijgen. Bij deze oorzaken heeft zich nog eene andere gevoegd, welke het doen van vele manoeuvres, maar weinig beslissends, te ondernemen, noodzakelijk heeft gemaakt, en waardoor de kunst van manoeuvreren geene mindere uitbreiding erlangd heeft, deze is: dat men bijna altijd den admiralen aanbevolen heeft, om met de meest mogelijke omzigtigheid over de aan hun toevertrouwde vloot te beschikken, welke instandhouding, door het leveren van eenen beslissenden slag, oneindig kostbaar wordt; en hierdoor werd, zoo als men in den oorlog van 1778 gezien heeft, de kunst des zeeoorlogs niet alleen ingewikkeld gemaakt, maar tevens ook zeer schroomvallig gevoerd.

De linie van bataille scheen zoo vele voordeelen voor de verdediging en het manoeuvreren aan te bieden, ook zoo vele voor die bijzondere gevechten, waarbij de eer altijd gewaarborgd bleef, en men zich nimmer waagde, dat men dezelve algemeen aannam. Gedurende anderhalve eeuw durfde men er niet van afgaan; men gewende zich er zelfs zoo sterk aan, en het was zoo gemakkelijk, om, wanneer eenmaal de linie gevormd was, aan niets meer te behoeven te denken, dat de eerbied,

welke men voor dezelve koesterde, tot overdrijving toe plaats had. In Frankrijk schreef de ordonnance van 1765 den scheepskapiteinen voor, dezelve niet dan op bevel te mogen verlaten; de Engelschen hechtten er bijna hetzelfde belang aan.

Tijdens den Amerikaanschen oorlog, waarin zoo veel gemanoevreerd is geworden, en zoo vele onbeslissende gevechten zijn geleverd, viel aan onderscheidene kundige officieren het nadeelige van deze orde zoodanig in het oog, dat zij voorstellen deden, om dezelve te veranderen. De een (1) wilde de schepen op de drie zijden van een parallelogram rangschikken, zoodat die, welke op de twee zijden van hetzelfde zeilden, met het voorste en achterste schip ruitsgewijze geplaatst waren, waardoor de uiteinden der linie minder gemakkelijk verdubbeld konden worden. RAMATUELLE heeft in zijne Taktiek, ten naasten bij, hetzelfde denkbeeld aangenomen: hij geeft op, om met de uiterste schepen der linie eenige anderen ruitsgewijze te plaatsen, ten einde deze te ondersteunen. Een andere stelt weder voor, om de schepen in eene tandvormige orde, op twee evenwijdige liniën, te rangschikken, waarvan de tweede, uit de lichtste vaartuigen bestaande, van den vijand af aan de andere zijde der eerste lag, zoodanig, dat derzelver schepen door de tusschenruimte van die der eerste linie konden vuren. Dusdanige zamenstelling zoude het doorbreken der linie moeilijker, en het verdubbelen derzelve minder voor-

(1) Zie *Mémoire sur la Tactique Navale*, par MM. GRENIER, Chef d'Escadre, DE NIEUL, DE VERDUN, etc.

(Aanteekening van den Schrijver.)

deelig hebben gemaakt. Deze orde kan misschien zeer geschikt zijn voor eene vloot, welke verdedigenderwijze handelt; dezelve zal daardoor hare krachten meer vereenigen, en de verschillende deelen zullen elkander beter onderling kunnen ondersteunen. De zeeslag van den 11. October 1797, tusschen de Bataafsche en Engelsche vloot geleverd, geeft ons een voorbeeld van zoodanige rangschikking. De admiraal DE WINTER, bevelhebber der Bataafsche vloot, plaatste zijne fregatten, korvetten en groote brikken, welke een aanzienlijk gedeelte zijner magt uitmaakten, in eene tweede linie. Het was met moeite, dat de admiraal DUNCAN, welke over de Engelsche vloot, veel sterker in materiële kracht dan de Bataafsche, het bevel voerde, het voordeel van het gevecht behield, terwijl hij verklaarde, dat de tweede linie hem hierin zeer vele bezwaren berokkend heeft (1).

(1) Deze tweede linie, waarvan de Engelsche admiraal, volgens het zeggen van den Franschen Schrijver, zoo veel na-deel bekomen heeft, bestond uit de fregatten *Monnikendam* van 44, *Embuscade* en *Heldin* van 32, de korvetten *Minerva* en *Waakzaamheid* van 24, en de brikken *Daphne*, *Galathé*, *Atlantide* en *Ajax*, ieder van 18 stukken, dus 9 in getal. Uit de beschrijving van dien gedenkwaardigen zeeslag, ons door den admiraal DE WINTER gegeven, blijkt niet, dat deze vaartuigen opzettelijk bestemd waren om eene tweede linie te vormen, maar wel dat dezelve aldus, als repéteurs achter de verschillende eskaders, geplaatst waren, en als zoodanig daar waar zij konden afbreuk hebben gedaan, hetgeen bijzonder plaats had, toen de admiraal ONSLOW, met *the Monmouth*, de linie tusschen de *Jupiter* en *Alkmaar* doorbrak, als wanneer dit schip door het fregat *Monnikendam* en de brik *Daphne*, welke zich voor die opening bevonden, hevig beschoten werd, en daardoor vele schade bekwam.

Deze officier heeft naderhand een werk geschreven (*Brittiss Trident*), waarin hij deze orde zeer aanprijst.

De oorlog van 1778 werd in Engeland niet minder dan in Frankrijk bestudeerd. Een man, niet tot het vak behorende, CLERK, advokaat te *Edimburg*, onderzocht en beoordeelde, in zijn werk over de Zee-Taktiek geschreven, al de gevechten. Hij toonde de nadeelen en het ontoereikende aan van den aanval in linie, en stelde nieuwe wijzen voor, welke later door NELSON met eenige veranderingen werden opgevolgd.

Het is niet ongepast om op te merken, dat de strekking der pogingen, welke beide Marines, de Fransche en de Engelsche, toen aanwendden om hunne taktiek te verbeteren, zeer verschillend van elkander waren: de eene scheen naar niets anders te streven dan om hare verdedigingsmiddelen te vermeerderen, terwijl de andere eene meer doelmatige aanvalswijze zocht.

Bij het uitbreken van den laatsten zeeoorlog, waren de denkbeelden betrekkelijk de linie van bataille gevestigd: het Fransche Zeewezen, door eene ontbinding van hetzelfde in haren vooruitgang gestuit, en reeds bij den aanvang van denzelfden, getroffen door de onheilen, welke er het gevolg van waren, verzaakt het onderzoek van vroegere gebeurtenissen, blijft schroomvallig, en durft niet eens de wijze van verdediging beproeven, welke den oorlog van 1778 haar nagelaten had. In eenige gevallen, als wanneer men, in eene vloot vereenigd, moest vechten, bepaalde hetzelfde zich tot eene strikte inachtneming om de linie van bataille te bewaren. *Aboukir* zelf strekte tot geene les voor *Trafalgar*.

Daarentegen werd het Engelsche Zeewezen door NELSON op eenen anderen weg geleid. Hij durfde nieuwe vechtwijzen beproeven, waarbij hem alles medeliep. De hooge trap van zeemanschap, waarop de Engelsche Marine, door een gestadig varen, gekomen was; de groote opoffering, welke de natie deed tot het onderhoud van derzelve vloot; onmiddellijke zegepralen, en eindelijk de onbedachtzaamheid, waarmede haar vijand in deszelfs oude gewoontens bleef volharden, waren hier de reden van.

Hoewel de omstandigheden veranderd, en de sterkte der zeemagten niet meer dezelfde zijn; of dat de aanvalswijze van NELSON geenszins dat onverwachte in haar voordeel zoude hebben, hetgeen misschien hem heeft doen zegevieren, en waardoor dezelve mogelijk in het vervolg minder van toepassing zoude kunnen wezen, zoo is echter zijne wijze van vechten, even als alle denkbeelden van groote mannen, onze bijzondere overweging dubbel waardig.

In het gevecht bij kaap *St. Vincent*, toen NELSON nog maar kapitein was, bragt hij den eersten slag aan het heilige der linie van bataille toe; hij begaf zich zonder bevel uit de linie, om den vijand het ten uitvoer brengen eener voordeelige beweging te beletten, waardoor de overwinning den Engelschen ten deel viel. Toen reeds kon men vooruit zien, welken eerbied hij voor de linie van bataille zoude hebben.

Bij *Aboukir*, waar hij voor het eerst het opperbevel voerde, werd door hem de linie van bataille in het geheel niet meer in acht genomen. Hij kwam zonder

orde met volle zeilen op de Fransche vloot af, ten einde dezelve nog dienzelfden dag te kunnen aanvallen, terwijl daarbij zijn voornemen was, om zich, met zijne geheele magt, op het *centrum* en de *achterhoede* des vijands te werpen, welke hij zich voorstelde te kunnen slaan, vóór dat de benedenwinds zich bevindende *voorhoede* dezelve te hulp zoude kunnen komen. Hij rekende er zeker niet op, dat die voorhoede zoo *lijdelijk* het gevecht zoude hebben blijven aanschouwen.

Dit denkbeeld was evenwel niet eigendommelijk van hem; de bestudering van CLERK, en het ontwerp van den admiraal HOOD, welke in 1794 zich voorgesteld had om de Fransche vloot, die eene schuilplaats in de baai *Goyon* (1) gezocht had, op deze wijze aan te vallen, verschaftte hem hetzelfde; maar NELSON komt den roem toe, van deze aanvalswijze het eerst, met kennis en besluitvol, te hebben toegepast.

De goede uitkomsten, met welke zijne vechtswijze bij die gelegenheden bekroond is geworden, hebben zonder twijfel zijne gevoelens omtrent de handelwijze, welke hij later gevolgd heeft, bepaald. Deze bloot te leggen, kan gewis niet beter geschieden, dan door de instructiën op te geven, welke NELSON zelf aan zijne kapiteinen gegeven heeft, bij gelegenheid dat hij de Fransche vloot, onder den admiraal DE VILLENEUVE, eerst naar de *Antilles* vervolgde, en later voor *Cadix* opwachtte. Deze twee opmerkingswaardige stukken kunnen niet genoeg gekend en bestudeerd worden.

(1) *The life of Nelson*, bij ROBERT SOUTHEY.
(Aanteekening van den Schrijver.)

NELSON'S EERSTE ONTWERP VAN GEVECHT.

« De pligt van den opperbevelhebber eener Engelsche vloot is, om den vijand tot het gevecht te noodzaken, en zich daarbij de meest voordeeligste kansen te bewaren; dat is: hij moet zijne schepen, zoo spoedig als mogelijk is, boord aan boord met die des vijands brengen, en in zoodanige stelling het gevecht volhouden, tot dat hetzelfde beslist is (1). Ik houd mij overtuigd, dat ik over dit onderwerp niets meer behoef te zeggen, dewijl ik de stellige verzekering heb, dat de admiraals en kapiteinen der vloot, over welke ik de eer heb te gebieden, weten, dat het steeds mijn oogmerk is, om met den vijand in een beslissend en van nabij gevoerd wordend gevecht te komen, en dat zij, uit dien hoofde, in de bevelen zullen weten te voorzien, welke hun door het gemis van seinen zouden kunnen ontbreken; want indien men de seinen tot zoodanige onderwerpen wilde uitrekken, dan zouden zij gevaar loopen, om, of slecht begrepen te worden, of men zoude dezelve verwachten, in oogenblikken, wanneer de opperbevelhebber, door omstandigheden van onderscheiden aard, zich in de onmogelijkheid bevindt, om deze te doen. Naar aanleiding hiervan, zal het derhalve voldoende wezen, om, in de korst mogelijke bewoordingen, de wijze vast

(1) Ik zal soms den tekst opgeven, omdat het bij de vertaling niet altijd even gemakkelijk is, de oorspronkelijke kracht van uitdrukking te behouden. Hier is dezelve: « *of lying his ships close on board those of the enemy, as expeditiously as possible, and to continue them there, without separation, until the business is decided.* » (Aanteekening van den Schrijver.)

te stellen, welke ik noodig zal oordeelen, om tot mijn oogmerk te geraken, van welke niet alleen de roem en de eer van ons vaderland, maar mogelijk wel deszelfs behoud, en dat van geheel Europa, hetwelk door Frankrijk met onderdrukking en dwingelandij bedreigd wordt, afhankelijk is."

«Wanneer beide vloten het gevecht zullen willen, dan zijn er slechts weinig manoeuvres te doen. Hoe minder hoe beter (1), de dag gaat er spoedig mede verloren. Ik zal daarom vooronderstellen, dat de vijandelijke vloot zich te lijwaart bevindt, en volgens de bij de windlinie, met stuurboordshalzen toe, gerangschikt is; wijders, dat ik, met bakboordshalzen toe, ten naasten bij, voorover dezelve leg, en haar bovenwinds langs kan loopen. Men moet het weder als goed aannemen; want, indien het eene zeer stijve koelte woei, dan zouden de manoeuvres der beide vloten waarschijnlijk tot weinig leiden, en het is niet te vooronderstellen, dat alsdan een beslissend gevecht zal plaats hebben."

«In dit geval bieden zich twee handelwijzen aan: de eene is, om onzen koers, bij den wind, buitenschoots te vervolgen, tot dat het eerste schip mijner linie dwars van het centrum des vijands gekomen is (Fig. 1); alsdan te gelijk af te houden, en, met al onze schepen, de vijf of zes eerste van den vijand aan te vallen (2), en, zoo de gelegenheid er zich toe aanbiedt,

(1) *The less, the better.* (Aanteekening van den Schrijver.)

(2) NELSON dacht niet, dat de admiraal VILLENEUVE meer dan twaalf schepen bij zich zoude hebben.
(Aanteekening van den Schrijver.)

zeer stellig de linie te breken. Deze manoeuvre zoude hem gewis beletten, om mede af te houden, en, naar hetgeen ik van de bekende dapperheid en het beleid onzer admiraals en kapiteinen mag verwachten, zoude het gevecht zeker beslissend wezen. De twee of drie laatste vijandelijke schepen kunnen naar hun goeddunken handelen; de onzen zullen dezelve goed ontvangen (1), wanneer zij wilden blijven volharden, zich met ons te bemoeijen."

«De tweede wijze van handelen zoude bestaan, om met klein zeil den koers regt op het voorste schip der vijandelijke linie te vervolgen, zoodat hij niet weten kan, of wij beneden- of bovenwinds van hem willen langs loopen (Fig. 2.). Alsdan zal ik het sein doen, om den vijand onder den wind aan te tasten, zijne linie zeer dicht bij langs te loopen, en daar of omtrent het zesde schip van voren dezelve te breken; dit zal altijd kunnen geschieden, want, de vijand bij den wind liggende, en wij ruimschoots heen loopende, zoo kunnen wij, op ieder ons voordeelig oogenblik, zijne linie doorbreken. De vijandelijke voorhoede zal reeds, vóór dat onze achterhoede haar op zijde komt, zeer veel geleden hebben, maar ook onze voorhoede moet niet verwachten, om zonder verlies vrij te komen. In die omstandigheden, zoude ik willen, dat ons laatste schip, en bij opvolging ook de meer voorwaartsche, voor den wind omwenden, en zodoende het gevecht met het voorste schip des vijands en de volgende voorzetten, naar mate

(1) *Would give a good account of them.*

(Aanteekening van den Schrijver.)

dat het hun, ten opzichte van den staat, waarin zij zich zullen bevinden, doelmatig zal toeschijnen. Door op zoodanige wijze te handelen, zie ik niets, hetwelk ons zoude kunnen beletten, om de vijf of zes schepen van de vijandelijke voorhoede te vermeesteren."

«De twee of drie schepen van de achterhoede zullen op de eene of andere wijze moeten wenden. In beide gevallen, en hoewel dezelve in beteren staat zullen zijn dan onze twee schepen der voorhoede, nu opsluiters geworden, zullen zij zich echter afgescheiden, en genoeg benedenwinds, bevinden, om aan de onzen den tijd te geven zich te kunnen herstellen; en, volgens het oordeel der admiraals en kapiteinen, denk ik, dat het gevecht met de andere alsdan reeds ten einde zal geloopt zijn."

«Zoodra een ieder genegen is zijnen pligt te betrachten, worden alle seinen onnoodig. De groote zaak is hier voor ons, om elkander onderling te verstaan, en den vijand dicht op te dringen, en dit wel onder den wind."

«Indien de vijand ons ontvlugt, alsdan zijn de eenigste seinen, die noodig kunnen wezen, die, om hem aan te tasten, naarmate dat wij denzelfden zullen bijkomen; in dit geval, zal ieder schip hem in het voorbij loopen de laag geven, zorg dragende, om de met hem in gevecht zijnde schepen van hun voornemen te waarschuwen (1)."

(1) CLARKE and M. ARTHUR'S *life of NELSON*.

(Aanteekening van den Schrijver.)

Dit eerste ontwerp van gevecht geeft ons geen volkomen denkbeeld van NELSON'S handelwijzen; echter ziet men uit hetzelfde, dat het steeds zijn voornemen is, om met zijne geheele magt slechts een gedeelte der vijandelijke linie aan te vallen; dat zijn grootste streven bestaat, om den vijand tot het gevecht te dwingen; en eindelijk, dat de linie van bataille voor hem niets dan eene voorbereidende schikking is, maar in welker behoud hij geene waarde stelt.

Het hier volgende voorschrift, bekend onder den naam van *Memorandum*, is voor groote vloeten ontworpen, en is derhalve voor ons van meer belang.

NELSON'S ONTWERP VAN GEVECHT VOOR EENE VLOOT
VAN VEERTIG SCHEPEN.

«In aanmerking nemende, dat, bij veranderlijke winden, duister of mistig weder en andere plaats hebbende omstandigheden, het rangschikken eener vloot van 40 zeilen, in linie van bataille, niet kan geschieden, zonder dat er eenen aanzienlijken tijd verloopt, welke, zonder twijfel, het gunstige oogenblik, om den vijand tot een beslissend gevecht te dwingen, zoude doen voorbij gaan, zoo heeft lord NELSON besloten, de vloot in zoodanige marschorde te houden, dat dezelve (met uitzondering van den eersten en tweeden bevelhebber) ook tevens de slagorde wezen zal. De vloot zal daarom verdeeld worden in twee liniën, ieder van 16 schepen, met eene afgezonderde afdeeling, uit 8 der meest bezeildste tweedeksschepen bestaande. Deze afdeeling,

door zich bij de linie te voegen, op welke de opperbevelhebber dezelve zal rigten, zal altijd daarmede éene magt van 24 zeilen uitmaken. De tweede bevelhebber, nadat hij van des opperbevelhebbers meening kennis zal dragen, wordt met de geheele leiding zijner linie belast; hij zal met dezelve aanvallen, en zoo lang in het gevecht volharden (1), tot dat de vijandelijke schepen genomen of vernield zullen zijn."

"Laat ons vooronderstellen, dat de vijandelijke vloot uit 46 linesschepen bestaat; dat men dezelve in linie van bataille te loefwaarts van zich heeft, en dat de Engelsche linie, met de afgezonderde afdeeling, dezelve kan bezeilen: dan zullen de schepen, deze linie van bataille uitmakende, elkander niet meer kunnen ondersteunen. In dat geval is het waarschijnlijk, dat de opperbevelhebber voor den tweeden bevelhebber (2) sein zal doen, om de vijandelijke linie, bij het 12^e schip, van achteren gerekend, of bij dat, hetwelk hij bereiken kan, te breken. De linie, onder den opperbevelhebber zelf, zal ten naasten bij op het centrum aau-sturen, en de afgezonderde afdeeling zal beproeven, om de linie op drie of vier schepen vóór het centrum door te zeilen, zoodat men zich verzekerd kan houden, van tot den vijandelijken opperbevelhebber gekomen te zijn, voor welken te vermeersteren, men alle mogelijke inspanning moet doen."

(1) *And to follow up the blow*

(Aanteekening van den Schrijver.)

(2) Zooals men hier ziet, wordt er voorondersteld, dat de Engelsche vloot tegen den vijand inligt.

(Aanteekening van den Schrijver.)

"De geheele kracht (1) van de Engelsche vloot moet besteed worden, om het gedeelte der vijandelijke vloot, te rekenen van het tweede of derde schip vóór den opperbevelhebber, welke wij in het centrum vooronderstellen, tot aan het achterste schip toe, te verslaan. Aangenomen, dat er 20 vijandelijke schepen buiten gevecht blijven, dan moet er een geruime tijd verlooppen, voor en al eer deze zich door eene tegenmanoeuvre, op een gedeelte der in gevecht zijnde Engelsche vloot, vereenigd kunnen werpen, en aldus hunne makers te hulp komen; en dit kunnen zij nimmer doen, zonder zich met de reeds in gevecht bevindende te mengen."

"Wanneer het gebeurde, dat de beide vloten minder sterk in schepen waren, dan boven voorondersteld is geworden, dan moet de vijandelijke linie op een ander punt doorgebroken worden, maar altijd zoodanig, dat de Engelsche vloot een vierde meer in getal is, dan het aantal afgesnedene schepen."

"Lord NELSON, de verschillende kansen met aandacht overwogen hebbende (2), rekest met vertrouwen op de overwinning, vóór dat de vijandelijke voorhoede hare achterhoede zal kunnen te hulp komen, en dan verwacht hij van het grootste aantal der schepen, dat zij gereed zullen zijn, om den vijand te ontvangen, of om hem te vervolgen, wanneer hij zoude trachten zich te verwijderen (3). Indien de vijandelijke voorhoede bij

(1) *Impression.*

(Aanteekening van den Schrijver.)

(2) *Making due allowance for what chance might effect.*

(Aanteekening van den Schrijver.)

(3) *To make off.*

(Aanteekening van den Schrijver.)

den wind over wendt, dan zullen de genomene schepen zich benedenwinds van de Engelsche vloot begeven; wendt dezelve daarentegen vóór den wind om, dan zullen de onze zich tusschen den vijand en de vermeesterde schepen stellen; en wanneer het alsdan met deze voorhoede tot een gevecht komt, dan twijfelt zijne lordschap geenszins aan den goeden uitslag."

« De tweede bevelhebber moet, in alle mogelijke gevallen, de bewegingen zijner linie leiden, en zijne magt, zoo veel immer mogelijk is en de omstandigheden het toelaten, vereenigd houden."

« De kapiteinen zullen de linie, tot welke zij behooren, als vereenigingspunt aanmerken, maar in het geval, dat de seinen niet goed gezien of begrepen waren, dan zal geen der kapiteinen in het ongelijk wezen, wanneer hij zijn schip op zijde van een der vijandelijke schepen zoo dicht mogelijk plaatst (1)."

« Zoodanig zal de aanval wezen, wanneer de Engelsche vloot te lijwaarts is. Zie hier het te volgen ontwerp, indien dezelve zich boven den wind bevindt."

« Vooronderstellende, dat de vijandelijke vloot in linie gerangschikt is, gereed om de Engelsche magt af te wachten, dan zullen de drie afdeelingen van deze, tot bijna op een kanonschot afstands, dwars van hun centrum geleid worden. Alsdan zal waarschijnlijk aan de lijwaartsche linie het sein gedaan worden, om gezamenlijk en met kracht van zeil af te houden, ten einde de

(1) *No captain would do wrong, who placed his ship close alongside that of an enemy.*

(Aanteekening van den Schrijver.)

vijandelijke linie zoodra mogelijk te genaken, en dezelve bij het 12^e schip, van achter te rekenen, door te breken (1). Het zou kunnen gebeuren, dat eenige schepen niet de juiste plaats, welke zij zouden moeten innemen, konden bereiken, maar dan zullen dezelve toch altijd tijdig genoeg komen, om hunne vrienden bij te staan; en, indien sommige achter de vijandelijke linie geraken, dan zullen deze tot de nederlaag der 12 achterste schepen kunnen medehelpen."

« Wendt de vijand gezamenlijk vóór den wind om, of houdt hij af, door ruimschoots heen te sturen, dan zullen de 12 achterste nog altijd voor de lijwaartsche linie het punt van aanval zijn, namelijk, indien de opperbevelhebber het niet anders beveelt. Iedere omstandigheid, welke niet in het algemeen ontwerp vooruit te zien is, wordt aan het oordeel van den admiraal-onderbevelhebber overgelaten, aan welken de admiraal-opperbevelhebber heeft doen kennen, dat hij hem de geheele leiding zijner linie overliet."

« Met het overblijvende gedeelte der vijandelijke vloot, sterk 34 zeilen, zal zich de opperbevelhebber belasten, welke zich alle moeite zal geven, opdat de bewegingen van den tweeden bevelhebber zoo weinig mogelijk onderbroken worden."

Zoodanig was NELSON'S vechtswijze. Men heeft kunnen zien, dat hem de linie van bataille niet noodzakelijk voor het gevecht toescheen. Behield hij dezelve al eens als voorbereidende orde bij kleine eskaders, hij

(1) *To cut through.*

(Aanteekening van den Schrijver.)

oordeelde evenwel, dat zij voor groote vloten onbruikbaar was.

Wij hebben nu deze nieuwe aanvalswijzen, welke aan NELSON gelukt zijn, onderzocht; maar, kan men nu ook daaruit besluiten, dat dezelve onfeilbaar zijn, en uitsluitend aangenomen zullen worden? Bewijzen dezelve, op eene voldoende wijze, dat de linie van bataille eenen aanval met vereenigde magt op eene der uiteinden niet kan wederstaan, en dat dezelve, bij gevolg, bij den aanval zoo wel als bij de verdediging moet worden verlaten? Zoodanige oordeelvelling zoude eene te onvolledige oplossing van het vraagstuk zijn, want de ontwerpen van NELSON waren niet alleen gegrond op de voor- en nadeelen der linie van bataille. De stoutmoedige aanvallen, welke hij heeft durven ondernemen, zouden mogelijk, in dezelfde omstandigheden, niet meer gelukken, want, zooals wij reeds hebben doen opmerken, dezelve zouden niet meer dat onverwachte hebben, hetwelk zoo bijzonder tot derzelver goeden uitslag bijgedragen heeft. Het is niet twijfelachtig, of de zaken hadden, bij *Trafalgar* en *Aboukir*, eenen omgekeerden uitslag kunnen hebben, indien men spoedig het niet in gevecht zijnde gedeelte der linie aan de in gevecht zijnde schepen te hulp gezonden had.

NELSON's opvolger, de admiraal COLLINGWOOD, nam zijne vechtswijze aan; evenwel kwam hem den aanval onder den wind weinig voordeelig voor (1). Ook

(1) Het komt niet onwaarschijnlijk voor, dat NELSON den aanval onder den wind verkoos, om voor te komen, dat de Franschen andermaal hunne taktiek volgden, welke zij, in 1778

zeide hij tegen zijne kapiteinen, toen hij in 1809 het eskader onder den admiraal GANTHEAUME opzocht, dat hij aldus niet zoude aanvallen, zonder daartoe genoodzaakt te zijn.

Zie hier dan hetgeen de geschiedenis ons van de linie van bataille heeft doen kennen. Deze linie wordt nog als grondslag voor het gevecht beschouwd. Men kent door de laatste gebeurtenissen al derzelver nadeelen, vooral bij groote vloten. Men weet ook, dat nieuwe aanvalswijzen tegen haar met den schoonsten uitslag bekroond zijn geworden; men is genegen om dezelve niet meer dan als voorbereidende orde aan te nemen, en, in alle gevallen, om zich in het vervolg nimmer meer zoo vast als vroeger aan dezelve te houden.

MARSCHORDEN.

De marschorden zijn zoodanige schikkingen, volgens welke zich eene vloot voor den gewonen togt, en ook in de nabijheid des vijands, vóór het gevecht,

en volgende jaren, met zoo veel goede uitkomsten bekroond hadden gezien. Deze bestond daarin, door den vijand den wind te geven, zijnen aanval in linie af te wachten, denzelven, vóór dat hij op zijde was, enflerend te beschieten, en daarna, om den anderen, door af te houden, de linie te verlaten, eene tweede te vormen, onder welke bescherming de in gevecht gebleven schepen zich terug trokken, en bij deze voegden, om zoo doende den vijand weder op dezelfde wijze te ontvangen, en dit zoo dikwijls te herhalen, als de gelegenheid zich daartoe zoude aanbieden. Door den aanval onder den wind werd zoodanige manoeuvre voorgekomen.

rangschikt. Dezelve zijn niets dan ontbindingen of bijzondere gevallen van de linie van bataille, met welke het altijd gemakkelijk valt, dezelve te verwisselen.

De twee volgende samenstellingen strekken aan de marschorde tot grondslag:

- 1°. De koers der schepen is in elkanders kielwater.
- 2°. De schepen houden koers volgens deze, maar peilen zeil in eene andere linie.

1°. SCHEPEN WELKE IN ELKANDERS KIEL-
WATER ZEILEN.

De konvooi-orde. De schepen zeilen alsdan volgens eenen gegebenen koers, ruimschoots of vóór den wind, in elkanders kielwater. De linie van bataille is dus slechts een bijzonder geval van de konvooi-orde.

De konvooi-orde is voor eene niet talrijke vloot, welke deszelfs reis vervordert, zeer geschikt; ook wordt dezelve aangenomen, wanneer men eene koopvaardijvloot moet begeleiden.

Gedurende langen tijd plaatste men het konvooi boven den wind, ten einde hetzelfde zich spoedig en gemakkelijk, wanneer de vijand zich van die zijde opdeed, door ruimschoots of vóór den wind af te houden, aan lij van het geleide zoude kunnen begeven; maar deze manoeuvre bragt bijna altijd eenige verwarring in het geleide te weeg.

Dit was het geval in 1747, toen DE L'ETANDUÈRE, met acht schepen, eene koopvaardijvloot van twee honderd vijftig zeilen begeleidde. Hij ontmoette veertien Engelsche schepen, die zich te loefwaarts van hem bevonden,

en niet dan zeer laat ontdekt werden, als wanneer hij aan zijn konvooi het sein deed, om aan lij te komen. Deze beweging, welke niet dan zeer langzaam volvoerd werd, veroorzaakte verwarring in de linie, zoodat dezelve zich daarna niet goed meer kon herstellen, hetwelk ten gevolge had, dat er zes Fransche schepen genomen werden; het konvooi bleef evenwel behouden. Men kan nimmer over dit gevecht spreken, of men herinnert zich het moedige gedrag van den admiraal DE L'ETANDUÈRE, en dat van den kapitein der *Intrépide*, den heer DE VAUDREUIL, welke na lang het konvooi beschermd te hebben, naar zijnen opperbevelhebber, die het gevecht tot aan den avond toe volhield, terug keerde, denzelfden uit 's vijands magt redde, en met hem, gedurende den nacht, zoo goed manoeuvreerde, dat zij den vijand ontsnapten. Deze twee schepen liepen te *Brest* binnen.

Zie hier eenige voorbeelden van gevechten, die ruim zeilende geleverd zijn, en bij gevolg in konvooi-orde hebben plaats gehad.

Den 16. Maart 1781, bij slecht weder en eene holle zee uit het zuidwesten, ontmoetten elkander, op de hoogte der monding van de *Chesapeake*, een Fransch en Engelsch eskader, ieder acht zeilen sterk; het eerste onder de bevelen van den admiraal DESTOUCHES, en het Engelsche onder die van den admiraal ARBUTHNOT.

Nadat beide eskaders eenigen tijd in elkanders nabijheid hadden gemanoeuvreerd, het zij om de loef te winnen, of wel om die te behouden, bragt een, wegens de nabijheid van het land, voor de Franschen noodzakelijk geworden halzen, de beide vloten, over den tegen-

gestelden boeg liggende, naar elkander toe. Bij derzelver ontmoeting veranderden beide voorhoeden hunnen koers, en stuurden ruim heen, gevolgd wordende door de overige schepen. Het gevecht was van korten duur; van beide zijden ondernam men niets, en de nacht scheidde hun van elkander. De Engelschen waren zeer beschadigd geworden, zoodat de eer van den dag voor de Franschen bleef (1).

De SUFFREN joeg bij *Trinquemale* het Engelsch eskader, hetwelk vóór den wind wegvlugtte; hij ging alzoo het gevecht in konvooi-orde aan; maar in plaats van zich te bepalen, om de achterste schepen met zijne geheele magt te omringen, wilde hij de geheele linie tot

(1) JOHN CLERK geeft in zijne taktiek eene andere beschrijving van dit gevecht. Hij zegt: de Franschen hadden den wind en verkozen eene stelling onder den wind, welke zij, door eene wending vóór den wind om, namen, om de Engelschen de gelegenheid te geven, hunnen geliefkoosden aanval te kunnen doen. De Engelsche linie halsde werkelijk daarna, en zoo doende kwamen beide voorhoeden, ruim heen zeilende, met elkander in gevecht, waarbij de Engelschen zeer veel schade bekwamen, wegens de onvoordeelige stelling, welke zij bij het vóór den wind afkomen hadden. Zoodra de Franschen hun voordeel hiervan hadden getrokken, en vóór dat de geheele linie slaags was, braken zij hunne linie, door weder te halzen, en formeerden zodoende over den anderen boeg eene nieuwe linie, om andermaal hunnen vijand op de gewone wijze af te wachten. De Engelschen, door den eersten aanval veel schade bekomen hebbende, ondernamen denzelfden voor de tweede maal niet.

Het verdient eenige opmerking, dat de Fransche Schrijver deze merkwaardige manoeuvre, welke door zijne Natie zoo dikwijls met het beste gevolg is ten uitvoer gebracht, onopgemerkt laat.

het gevecht noodzaken. Tot dit einde zond hij twee zijner schepen, kracht van zeil makende, naar het hoofd der Engelsche linie, welke hetzelfde echter te laat bereikte. Hierdoor had men tijd verloren, en de nacht overviel hun. Het gevecht aan de achterhoede was onbeslist geweest, en de Engelschen, schoon zeer gehavend, ontsnapten.

Eindelijk, in het gevecht van *Santa Domingo*, hetwelk voor de Franschen eenen zoo ongelukkigen uitslag heeft gehad, vocht men eveneens ruim wegzeilende en groote vaart loopende; maar, in tegenoverstelling van het vorige gevecht, had hierbij de admiraal HUGHES zijne schepen zeer gesloten gehouden, terwijl de Franschen uit een waren, zoodat zij omsingeld en genomen werden, zonder zich onderling te kunnen ondersteunen. De *Impérial*, welke zich in den brand stak, was hiervan uitgezonderd. De Engelschen hadden zeven schepen tegen vijf, en vielen de Franschen in twee kolonnen aan, hetwelk sinds *Trafalgar* het gebruik was.

BIJ DE
MARSCHORDE OP EENE DER BEIDE WINDSLINIEN.

Onder al de marschorden, volgens welke eene vloot zich rangschikken kan, moet men diegene onderscheiden, waarbij de koers der schepen vier streken van den wind is, en hunne rangschikking op de bij de windlinie van den tegenovergestelden boeg waarover zij liggen. De schepen bevinden zich alsdan in linie van bataille, zoowel door over den anderen boeg bij den

wind te sturen, als door over denzelfden boeg vóór den wind om te wenden. Gedurende de manoeuvres is eene vloot dikwijls volgens deze orde gerangschikt, welke als eene overgangsorte (1) te beschouwen is.

MARSCHORDE OP TWEE OF DRIE KOLONNEN.

Het aantal schepen, waaruit eene vloot bestaat, verdient meest altijd, dat dezelve, gedurende den togt, in onderscheidene liniën gerangschikt worden, ten einde de admiraal een des te gemakkelijker overzicht over dezelfde magt kan hebben, de verwisselingen van orden en de veranderingen in koers spoediger te doen zijn, benevens het bij elkander houden der vloot minder moeilijk wordt. Het aantal der liniën is nimmer meer dan twee of drie; de verdeeling eener vloot in drie eskaders, heeft de orde in drie kolonnen algemeen doen aannemen.

Wanneer eene vloot derzelver reis vervolgt, dan zeilen de twee of drie kolonnen, in evenwijdige liniën, ruim of vóór den wind, en de schepen van iedere kolonne sturen in elkanders kielwater. Kruist de vloot daarentegen in 's vijands tegenwoordigheid, en houdt dezelve den wind, dan liggen de twee of drie kolonnen bij den wind, en zijn niet anders dan eene ontbinding van de linie van bataille. In alle gevallen moet het voorste schip van iedere kolonne het voorste schip der

(1) *Ordre transitoire.*

overigen dwars, en het achterste twee streken van den koers, achter zich peilen.

Vroeger was de marschorde op twee kolonnes weinig in zwang, terwijl die van drie kolonnes voorgeschreven was. Men vindt in de *Taktiek* van den heer BIGOT DE MOROGUES de eerste sporen van deze orde, en dan nog geeft hij deze wijze, om eene vloot te rangschikken, alleen op, om bij spiegelgevechten aangewend te worden (1).

Sinds dat NELSON van deze orde zijne slagorde maakte, heeft zij een nieuw belang verkregen. Overigens, omdat de schepen in materiële kracht toenemen, en de vloten, uit dien hoofde, minder sterk in aantal schepen zullen zijn, zal deze wijze, om eene vloot te verdeelen, nog wel meer in gebruik raken, al werd zelfs de vechtswijze van NELSON niet aangenomen. Bij zoodanige schikking, is het veel gemakkelijker, om de vloot te zamen te houden, dan bij die op drie kolonnes het geval is.

Het valt niet te betwijfelen, of er zullen andere handelwijzen worden uitgedacht, welke korter zullen zijn, om dezelve met de slagorde te kunnen verwisselen; b. v.: (hetgeen reeds is voorgesteld) de schepen tandvormig te rangschikken, en dezelve aldus van de eene in de andere linie te doen overgaan. Zoodanige beweging zoude zeer spoedig ten uitvoer kunnen gebragt worden,

(1) In de *Zee-taktiek des Graven van BYLAND*, te Amsterdam, 1767, bij J. MORTIERRE uitgegeven, wordt niet van de marschorde op twee kolonnes gesproken.

en zoude de marschorde onverwijd in linie van bataille kunnen veranderen, omdat de afstand der schepen alsdan tot op de helft zoude verminderd worden. Eindelijk kan deze orde op twee kolonnes, voor eene vloot welke verdedigenderwijze handelt, zeer nuttig zijn; dezelve zoude alsdan het gevecht kunnen aannemen, op de wijze, zoo als door den admiraal DE WINTER in 1797 gedaan werd (1).

Zoodanige orde zoude eveneens bij den terugtogt zeer geschikt zijn. De loefwaartsche kolonnes of die naar den vijand toe, diende te zamen gesteld te zijn uit de zwaarste en meest bezeildste schepen, en de andere uit de overigen. Men zoude aldus gerangschikt op een der bij-de-windliniën, of wel op die perpendiculair op den wind, ruim of vóór den wind heen loopende, door aan den wind te komen, weder in tandvormige orde gerangschikt wezen, en het gevecht kunnen aangaan.

2°. SCHEPEN WELKE KOERS HOUDEN VOLGENS DEZE,
MAAR ZICH IN EENE ANDERE LINIE PEILEN.

Ruitswijze. Wanneer de schepen over den eenen of anderen boeg bij den wind liggen, en zich op de bij-de-windlinie van den anderen boeg, dan degene waarop zij liggen, gerangschikt zijn, dan zegt men: dezelve zeilen *ruitswijze*.

Er zijn twee ruitswijze orden, als 1°. die op de

(1) Men zie het geschiedkundige overzicht over de slagorden en de aanteekening van bladz. 15.

stuurboords bij-de-windlinie met bakboordshalzen toe, en 2°. die op de bakboords bij-de-windlinie met stuurboordshalzen toe.

De orde neemt altijd den naam aan van de bij-de-windlinie, op welke de schepen gerangschikt zijn. Liggen dezelve met bakboordshalzen toe, en peilen zij zich onderling in de stuurboords bij-de-windlinie, dan noemt men de orde *ruitswijze stuurboord*.

Schepen, in linie van bataille gerangschikt, gaan tot de ruitswijze orde over, door allen te gelijk bij den wind over te wenden. Zeilen daarentegen de schepen ruitswijze, en wenden zij allen te gelijk bij den wind over, dan bevinden dezelve zich in linie van bataille.

Eene vloot, die laverende in den wind opwerkt, bevindt zich, wanneer de schepen allen te gelijk wenden, het eene oogenblik in linie van bataille en het andere ruitswijze gerangschikt. Geschiedt zoodanige manoeuvre, om den vijand tot het gevecht te noodzaken, dan rigt de vloot hare bewegingen dermate in, dat zij in linie van bataille is, wanneer zij den vijand nadert, en ruitswijze, indien zij zich van hem verwijderd.

Er kunnen omstandigheden voorkomen, als wanneer het voordeelig kan zijn, dat eene vloot, in de nabijheid des vijands, in plaats van hare stelling te veranderen, zich ruitswijze rangschikt, b. v.: bij een uitschot van den wind, hetwelk men voorziet dat niet van langen duur kan wezen. — Dit heeft plaats gehad in een gevecht, tusschen DE GUICHEN en RODNEY geleverd.

In den avond van den 15. Mei 1780, bevonden zich de twee vloten in elkanders tegenwoordigheid, beiden

over denzelfden boeg liggende met bakboordshalzen toe, het eerste schip der Fransche linie dwars van het midden der Engelschen. De wind liep van het O. Z. O. tot het Z. Z. O. RODNEY liet door de contre-marsch bij den wind over wenden; daarentegen rekende DE GUICHEN er op, dat de wind weldra zijne eerste rigting weder hernemen zoude, en deed daarom zijne schepen allen te gelijk bij den wind over wenden en de ruitwijze orde aannemen, en hield zich alzoo boven winds. Hij had zich niet bedrogen, want de wind keerde bijna tot deszelfs eerste streek weder. De Fransche vloot wendde andermaal bij den wind over, en bevond zich daardoor in linie van bataille, tegen de Engelsche linie inliggende, terwijl het den Franschen door deze manoeuvre gelukte, den wind te behouden. Het daarop volgende gevecht was van geen ernstigen aard, maar de Fransche vloot deed daarna eene tweede manoeuvre, welke verdient vermeld te worden.

De Engelsche voorhoede bereikte het Fransche centrum, en hield toen af, door de overige schepen gevolgd wordende. Door de vorige manoeuvre, was de Fransche achterhoede niet meer goed gerangschikt, zoodat DE GUICHEN voor dezelve bevreesd was. Om deze te ondersteunen, beval hij door den roeper om opvolgende te wenden, welke beweging zeer goed ten uitvoer gebragt werd, zoodat de Fransche vloot daardoor over denzelfden boeg als de Engelsche gerangschikt lag, welke laatste, in plaats van te trachten de achterhoede af te snijden, volhardde met af te houden (1).

(1) JOHN CLERK geeft, in zijne Taktiek, van dit gevecht eene geheel andere beschrijving, namelijk, hij zegt: dat, nadat

MARSCHORDE OP EENE DER BIJ-DE-WINDSLINIËN.

De schepen zeilen alsdan van of vóór den wind en peilen zich onderling op eene der bij-de-windsliniën. Door bij den wind te houden, over den boeg naar welke de bij-de-windslinie genoemd wordt, bevinden zich de schepen in linie van bataille.

Eene vloot welke den wind heeft, en eene andere beneden winds aanvalt, stelt zich in deze orde. De bij-de-windslinie, waarop de schepen gerangschikt zijn, moet dezelfde wezen, als degene, waarop de vijandelijke vloot zich ontwikkeld heeft.

Eene vloot beneden winds, welke vlugt, zonder verzekerd te zijn, een algemeen gevecht te kunnen vermijden, neemt mede deze orde aan (1).

MARSCHORDE PERPENDICULAIR OP DE WINDSTREEK.

De schepen zeilen bij deze orde ruim of vóór den

de Engelsche vloot, door eene gunstige verandering van den wind, door de contre-marsch gewend had, de Franschen halsden, en in convooi-orde wegliepen. De wind veranderde daarop zes streken, en gaf aan de Franschen, door weder in linie van bataille te komen, de loef terug. De vloten legden nu tegen elkander in, en de Engelsche voorhoede bereikte het Fransche centrum, waardoor een weinig beduidend gevecht ontstond. Van de manoeuvre, waarvan zoo even in den tekst gewaagd werd, wordt door CLERK geen woord gesproken.

(Zie J. CLERK's Krijgskunde ter Zee, vertaald door J. W. DE WINTER, 1 deel, bladz. 95.)

(1) Volgens CLERK, zoude de Fransche vloot op den 15. Mei 1780 (zie de vorige aantekening) deze manoeuvre hebben verrigt.

wind, zich onderling peilende in eene linie, welke strekking loodregt op de windstreek is.

Met betrekking tot de linie van bataille perpendicular op de windstreek, is deze orde dezelfde als de vorige ten opzichte van de bij-de-windlinie was.

Dewijl deze orde slechts weinig van de beide bij-de-windsorden verschilt, is dezelve dienstig voor eene vloot welke de loef heeft, en afhoudt om den vijand aan te vallen, zonder nog te weten over welken boeg zij genoodzaakt kan wezen het gevecht aan te gaan.

Ook voor eene wijkende of beneden winds zich bevindende vloot kan deze orde doelmatig wezen. De vloot wordt hierbij in de mogelijkheid gesteld, om, wanneer dezelve tot het gevecht genoodzaakt wordt, hetzelfde tegen elkander inleggende den vijand aan te bieden, hetgeen dikwijls voor eene vloot, welke zich in zoodanige omstandigheid bevindt, een groot voordeel is.

FRONTAALORDE.

De koers der schepen is dan ruim of vóór den wind, terwijl dezelve zich onderling dwars peilen.

Doordien de schepen, welke in zoodanige orde zeilen, meer gemakkelijk hunne linie kunnen bewaren, is dezelve geschikter dan de vorige, om zich gerangschikt te houden. De linie verschilt alsdan weinig van die, welke perpendicular op den wind is, en ook niet veel van de beide bij-de-windliniën. Het is om die reden, dat zoodanige orde voordeelig is aan eene vloot welke ontwijkt;

omdat, wanneer dezelve tot het gevecht gedwongen wordt, en niet langer kan vlugten, zij zich spoedig in linie van bataille kan rangschikken, en tevens deze schikking regelmatig genoeg kan bewaren. Bovendien is deze orde nog geschikt voor eene vloot welke een enkel schip jaagt, en gedurende den togt de grootst mogelijke ruimte wil omvatten.

DE JAAG- EN TERUGTOGTORDE.

De schepen zijn alsdan op de beide bij-de-windliniën gerangschikt, welke alzoo eenen hoek van 12 streken met elkander maken. Dezelve zeilen van of vóór den wind, en de admiraal bevindt zich in het toppunt van den hoek. De vloot kan zich, in dit geval, spoedig op die windlinie vormen, welke haar het voordeeligste voorkomt.

KORNELIS TROMP is, volgens vader HOSTE, de eerste welke een denkbeeld van deze orde gegeven heeft, toen hij in den jare 1652 eene koopvaardijvloot begeleidde. Door eene aanmerkelijke Engelsche magt vervolgd, wilde hij, om slag te leveren, zijn konvooi niet verlaten. Hij vormde zijne vloot op de beide zijden van de terugtogtsorde, zijn konvooi tusschen beiden plaatsende, en aldus insluitende. Zoodanig gerangschikt, beantwoordde hij met eer des vijands aanvallen, welke hem niets konde doen. Hij bragt zijne koopvaarders in behouden haven binnen Holland.

Hoewel deze orde werd aangenomen, is het evenwel

niet gebleken, dat men van dezelve een menigvuldig gebruik gemaakt heeft; zelfs werd zij, gedurende eene lange reeks van jaren, geheel achterwege gelaten, hetwelk men waarschijnlijk moet toeschrijven aan het moeilijke, om eene vloot op twee verschillende liniën gerangschikt te houden; echter zal eene vloot, welke goed manoeuvreert, in eenige gevallen bij het jagen er voordeel in kunnen vinden. Wanneer men echter in aanmerking neemt, dat het voor eene vloot beneden winds dikwijls voordeelig kan wezen, het gevecht tegen elkander inliggende aan te gaan, en dat het derhalve niet noodig is, om den wind te houden, dan zal men mogelijk, bij den terugtogt, aan de orde op twee liniën, waarvan te voren gesproken is, toen wij van de orde in twee kolonnes gewaagd hebben, de voorkeur geven.

Wat betreft het blijven bewaren der orde bij het jagen, hierop moet men aanmerken, dat alsdan eene vloot bijna nimmer eenige rangschikking in acht kan nemen; bepaalde men zich om al te regelmatig te willen zeilen, dan zoude men tijd verliezen. Overigens moet men de sterkste wezen, want men jaagt; bij gevolg kunnen de minst bezeildste schepen achter gelaten worden. Eindelijk, wanneer, bij zoodanige jagt, de voorste schepen de gejaagde vloot gereed vonden om hunnen aanval af te wachten, dan kunnen deze, door aan den wind te houden, de overigen of het gros der vloot inwachten.

De hoekige jaag- en terugtogtsorden schijnen dan niet van eene veelvuldige toepassing te zullen wezen, en worden waarschijnlijk alleen als eene navolging van oude tijden bijbehouden.

MARSCHORDE MET PÉLOTONS.

Bij deze orde wordt de vloot in drie afdeelingen verdeeld, waarvan elk een eskader uitmaakt, hetwelk door deszelfs bevelhebber geleid wordt. De eskaders zeilen in drie evenwijdige kolonnes, zoodanig, dat de hoofden derzelve zich onderling, of dwars, of op eene der bijde-windliniën, of op beide, dat is in jaag- of terugtogtsorde, peilen. Soms tijds zeilen de schepen van iedere afdeeling in elkanders kielwater.

De rangschikking eener vloot in drie afdeelingen (pélotons) vergemakkelijkt den togt. Wanneer het niet waarschijnlijk is, dat men den vijand in magt zal ontmoeten, en bij vast heerschende winden, kan dezelve zeer voordeelig zijn; maar in zeeën waar men den vijand verwacht, en waar gewoonlijk veranderlijke winden heerschen, kan deze orde niet dienen.

Vóór dat de hertog VAN YORK de linie van bataille invoerde, was deze orde in drie kolonnes als het ware als slagorde aan te merken, waartoe waarschijnlijk de verdeeling eener vloot in drie eskaders, welke sinds lang aangenomen was, aanleiding gegeven heeft. De Engelschen hebben deze orde bijbehouden in hetgene zij noemen de marschorde per afdeeling, *order of sailing* bij *division*: ieder eskader vormt zich in twee kolonnes, en deze zes afdeelingen maken drie pélotons, waarvan de geleiders zich gewoonlijk in de windstreek peilen.

MARSCHORDE ZONDER RANGSCHIKKING.

In sommige omstandigheden kan eene vloot zonder eenige orde zeilen. De togt wordt alsdan wel bespoedigd, maar er ontstaan bij eene talrijke vloot dikwijls gewigtige nadeelen uit.

OVER HET JAGEN EN ONTWIJKEN.

Jagen. Het vraagstuk van najaging is het navolgende: een vaartuig, hetwelk tracht te ontwijken, volgens den kortsten weg in te halen, en daarbij zich zoo min mogelijk van hetzelfde te verwijderen.

Alvorens in de bijzonderheden te treden, tot welke dit vraagstuk aanleiding geeft, zullen wij eerst eenige andere punten onderzoeken.

Bij het jagen, is het eerste werk dat de beide schepen trachten te verkennen:

- 1°. de sterkte des vijands;
- 2°. de afstand op welke de twee schepen zich van elkander bevinden;
- 3°. welke van beide het voordeel van den wind heeft; en
- 4°. welk vaartuig het beste bezeild is.

STERKTE VAN DEN VIJAND.

Op korte afstanden zijn het oog en de gewoonte daartoe voldoende, maar wanneer het geheele schip nie-

zichtbaar is, dan moet men andere middelen te baat nemen, waarbij het volgende dienen kan.

Van eene willekeurige plaats op het schip, waarop men zich bevindt, neemt men wàar, welk gedeelte van het gejaagde schip zich aan den horizon vertoont. Men begeve zich daarna in tuig, op dezelfde hoogte als het punt van het vijandelijke schip, hetwelk aan den horizon zichtbaar was; kan men alsdan van dàar hetzelfde deel van het gejaagde schip zien, als wàar men zich vroeger op het zijne bevond, dan kan men aannemen, dat beide vaartuigen van dezelfde afmetingen zijn; terwijl van een grooter schip minder, en daarentegen van een minder sterk meer gezien zal worden.

B. v.: van de kampanje bemerkt men een vijandelijk schip, waarvan alleen het tuig tot aan de marszeilsra's, van boven af gerekend, zichtbaar is. Wanneer men zich dan op de marszeilsra van zijn eigen schip begeeft, en van dàar de kampanje van het vijandelijke schip ziet, dan zoude men kunnen aannemen, dat de beide schepen van dezelfde sterkte waren. Ontwaart men de kampanje niet, dan is het gejaagde vaartuig grooter, en zag men daarentegen meer van den romp, dan zoude het schip kleiner dan datgene zijn, waarvan de waarneming gedaan is.

Dit alles berust op de gelijkheid der beide driehoeken ABC en ABD, fig. 3, welke AB gemeen hebben, en waarin de hoeken DAB en ABC gelijk zijn, als gevormd wordende door eene koorde en twee stralen; overigens is de hoek DBA gelijk aan den hoek BAC, want beiden worden door den halven boog AB gemeten.

Indien men er in geslaagd is, om de sterkte aan de afmetingen van het vijandelijke schip te hebben bepaald, dan zal men, door het waarnemen van den hoek, welke de hoogte der masten met het oog maakt, hetwelk met eene sextant kan geschieden, den afstand kunnen bepalen.

Deze hoek en de bekende hoogte van den mast verschaffen de gegevens, om uit eenen regthoekigen driehoek de onbekende regthoekszijde, welke de gevraagden afstand is, op te lossen.

Bevindt het schip zich tusschen den horizon en den jager, maar evenwel te ver om den hoek, welke de mast met het oog vormt, behoorlijk te kunnen waarnemen, zie hier dan een middel, hetwelk daaromtrent eenige inlichtingen geven kan.

Op de kampanje van een schip A, fig. 5, ziet men b. v. dat de horizon met de batterij van het gejaagde schip overeenkomt. Klimt men naderhand in het tuig tot op eene bepaalde doch willekeurige hoogte, b. v. tot op de bramzaling B, en neemt men van daar wààr, welk punt van het gejaagde vaartuig met den horizon gelijk toont, hetgeen in de figuur het punt G of de groote ra zoude wezen, dan heeft men in den driehoek ABD, waarin FG als evenwijdig aan AB beschouwd kan worden,

$$DA : AB = DA - DF : AB - GF,$$

of

$$DA : AB = AF : AB - GF$$

en

$$AF = \frac{(AB - GF) DA}{AB}.$$

Hierin is alles bekend, want $AB - GF$ is het verschil tusschen de hoogte van de bramzaling boven de kampanje op het jagende schip, en de hoogte van de groote ra boven de batterij van het gejaagd wordende, terwijl AD het gemiddelde van den afstand is, waarop de horizon van de twee punten A en B waargenomen wordt. Vooronderstellen wij, dat de jager een schip van 74 stukken zij, en het gejaagde schip een fregat van 44, dan wordt $AI = 24$ voet, $BI = 130$, en bij gevolg $AB = 106$, terwijl $GF = 50$ is. De afstand van den horizon is voor eene hoogte van 24 voet 5,3, en 12,5 voor 130 voeten, waarvan het gemiddelde of $8,9 = AD$ wezen zal: hetgeen, gesubstitueerd zijnde in de uitdrukking voor AF hierboven gevonden, eenen afstand van 4,7 geeft.

Hoewel, in de meeste gevallen, de afstand met het oog het beste beoordeeld zal worden, moet men evenwel de verschillende hulpmiddelen, welke de théorie ons verschaft, niet veronachtzamen.

Was het schip gedeeltelijk onder den horizon gedoken, dan kan de afstand op de volgende wijze bepaald worden: van een willekeurig punt van het schip, waarop men zich bevindt, wordt het gedeelte van het vijandelijke schip, hetwelk zich aan den horizon vertoont, waargenomen. De hoogte dezer twee punten boven het water is bekend, terwijl dezelve gelegen zijn in eene raaklijn aan de oppervlakte der aarde getrokken. De

afstand van deze beide punten tot aan den horizon kan mede als bekend aangemerkt worden; men vindt dezelve geheel berekend in daartoe opzettelijk vervaardigde tafels, b. v.: in de eerste tafel der verzameling van den heer GUEPRATTE. Er dient alleen hierbij op de straalbuiging acht gegeven te worden, welke altijd aanleiding zal geven om den afstand te vergrooten.

HET VOORDEEL VAN DEN WIND.

Twee schepen hebben beiden den wind, wanneer dezelve zich op de perpendicular van de windstreek peilen.

Dit blijkt duidelijk uit fig. 4, waar AB de perpendicular van de windstreek, waarin de beide vaartuigen zich onderling peilen, voorstelt, en voorondersteld wordt dat dezelve beiden even snel zeilen. Wanneer de schepen dan tegen elkander inliggen en bij den wind sturen, dan zullen dezelve zich in de doorsnijding der koersen AO en BO moeten ontmoeten; want de driehoek ABO is gelijkbeenig, en AO is derhalve gelijk aan BO. Peilt A' nu B boven den perpendicular aan de windstreek, dan is B boven den wind, en A' daarentegen beneden winds; liggen in dit geval de schepen tegen elkander in, dan zal degene, welke boven den wind is, bij gelijke zeillaadje, hem, welke benedenwinds zich bevindt, voorover loopen, dewijl $AO > BO$ is.

Het is nuttig zich deze grondstelling te herinneren,

wanneer men weten wil, waar men moet wenden, om een schip voorover te loopen, of om hetzelfde in deszelfs koers te ontmoeten.

VOORDEEL VAN DE BEZEILDHEID.

Voor elk schip, hetwelk een ander jaagt, is het alerbekendst, zich op het spoedigste te kunnen verzekeren, of men op het vaartuig, dat men vervolgt, wint of verliest. Is de jager minder bezeild dan hetgene hetwelk men tracht te bereiken, dan wordt iedere verdere manoeuvre, om hem in te halen, onnut, zoo niet aan het gejaagde eenige schade kan worden toegebracht, of dat dezelve eene fout begaat. Het is dan ook, door deze hoop bezeild, dat de jager, hoewel minder bezeild dan degene welke hij vervolgt, echter de jagt voortzet. Overigens is het mogelijk, dat door weersgesteldheid eene omstandigheid zoude kunnen ontstaan, welke hem eenig voordeel zoude kunnen geven, zoodat hij het gejaagde schip zoude kunnen oploopen.

Men moet dit vraagstuk onder drie verschillende omstandigheden beschouwen, als:

- 1°. wanneer de schepen in elkanders kielwater zeilen;
- 2°. wanneer de beide schepen volgens evenwijdig aan elkander loopende koersen sturen;
- 3°. wanneer de schepen volgens elkander toeloopende koersen zeilen.

1°. Zeilen de schepen in elkanders kielwater, en bevindt zich het gejaagd wordende op eenen grooten af-

stand, zoodat hetzelve onder den horizon gedoken schijnt, en slechts eenig deel van het tuig zichtbaar is, dan neemt men wàar welk gedeelte dat zij; ziet men dan, eenigen tijd daarna, dat men meer van het tuig begint te ontwaren, alsdan is het een bewijs, dat men op hetzelve wint, maar heeft het tegendeel plaats, dan verliest men. Bevindt zich het vaartuig, hetwelk gejaagd wordt, tusschen den horizon en den jager, en digt genoeg bij, om, met eene sextant of ander reflexiewerktuig, den hoek te kunnen meten, welke de hoogte der masten met het oog maken, dan zal men dit verscheidene malen bewerkstelligen. Vergroot de hoek, dan wint men, en verkleint dezelve, dan verliest men op hetzelve. Kan de hoek niet worden waargenomen door het eene of andere werktuig, dan kan men van het volgende middel gebruik maken, om zich eenige inlichtingen te verschaffen.

Men plaatst zich ergens in het tuig, hoog genoeg om van dengene, welke men jaagt, een gemakkelijk te onderscheiden deel van het tuig, b. v.: eene onderra met den horizon gelijk te doen vertoonen. Ziet men, eenigen tijd later, dat een hooger punt van het tuig met den horizon overeenkomt, dan wint men, terwijl, in het tegenovergestelde geval, verloren wordt; uit fig. 5 zal dit gemakkelijk ingezien worden.

2°. Indien de beide vaartuigen over denzelfden boeg, volgens evenwijdig loopende koersen, zeilen, en de jager benedenwinds is van het gejaagde vaartuig, dan peilt men, in welke streek van het kompas zich het gejaagd wordende schip bevindt; wanneer dan de hoek

gevormd door de peiling van het gejaagde vaartuig met den koers van den jager vergroot, dan wint men, terwijl in het tegenovergestelde geval de jager verliest.

3°. Loopen de koersen der beide schepen naar elkander toe, dan kunnen er zich twee gevallen voordoen, als:
a. de vaartuigen naderen gelijktijdig het punt, alwaar de beide koersen elkander snijden, hetgeen plaats heeft, wanneer de jager boven den wind is, in welk geval dezelve het voordeel der bezeildheid heeft, wanneer hij den koers van den gejaagde kan doorsnijden en hem tevens in dezelfde streek van het kompas kan houden. Kan hij dit op geenerlei wijze, dan zeilt hij minder hard. Uit fig. 7 is dit blijkbaar, want, zoodra B ophoudt om evenwijdig met A te loopen, dan moeten noodwendig de deelen BB' , $B'B''$, enz., grooter wezen dan de daarmede overeenkomende AA' , $A'A''$, enz., welke A doorloopt, wil B A in dezelfde streek AB, $A'B'$ enz., van het kompas blijven peilen, hetgeen niet kan plaats hebben, indien B minder vaart dan A loopt. Kan B onder geene omstandigheid dit doen, dan is dit een bewijs, dat hij minder bezeild dan A is.

b. Het eene vaartuig nadert het snijpunt der koersen en het andere verwijdert zich van hetzelve, hetgeen plaats heeft, wanneer de jager beneden winds is en over een' anderen boeg dan de gejaagde ligt. In dit geval wordt de min of meerdere bezeildheid der schepen bepaald naar den afstand, op welchen de schepen zich van elkander bevinden, eerst, wanneer de jager de gejaagd wordende dwars van zich heeft, en daarna, als hij zich

dwars van den gejaagde bevindt. De kleinste van deze twee afstanden is loodregt op den koers van de meest bezeildste.

A loopt naar O en B naar M, fig. 6. B in B' gekomen zijnde, peilt A' dwars van zich, en bepaalt den afstand, volgens eene der vroeger opgegevene wijzen. In B'', als wanneer hij dwars van A'' komt, bepaalt hij andermaal den afstand. Is de laatste afstand grooter dan de eerste, dan zeilt B beter dan A. Dit blijkt uit de figuur, waarin de beide regthoekige driehoeken A' A'' B' en A' B' B'' dezelfde hypotenusa A' B'' gemeen hebben, en boven voorondersteld is geworden, dat de afstand B' A' kleiner was dan A'' B'', hetgeen ten gevolge heeft, dat A' A'' noodzakelijk kleiner dan B' B'' wezen moet. De weg, welke beide schepen in denzelfden tijd hebben afgelegd, is derhalve ongelijk, zoodat hij, welke den grootsten afstand doorloopen heeft, het snelste gezeild moet hebben.

De toepassing van dezen regel kan slechts zelden te pas komen, want spoedig zullen wij zien, dat, wanneer de jager goed werkt, hij hem, welke hij vervolgt, nimmer dwars van zich moet peilen, als zij tegen elkander inliggen. Maar daar echter, in sommige omstandigheden, het geval zich zoude kunnen voordoen, is het nuttig dat men hetzelfde kent, om bij voorkomende gelegenheden er gebruik van te kunnen maken.

HET VRAAGSTUK VAN NAJAGING.

Bij het jagen doen zich twee gevallen voor, als:

1°. de jager is boven den wind, en

2°. wanneer dezelve zich beneden winds bevindt.

Alvorens wij tot het onderzoek dezer twee gevallen overgaan, is het noodig te herinneren, dat de jager, om wel te manoeuvreren, de gejaagde volgens den kortsten weg moet trachten te bereiken, en nimmer eenen koers vervolgen, welke hem, zelfs slechts maar voor korte oogenblikken, er van kan afleiden. Zonder dit laatste vereischte, zoude een jager het gejaagd wordende vaartuig volgens verscheidene koersen kunnen jagen, welke allen even lang, maar verschillend waren van die, welke aan de bovengenoemde voorwaarden voldeed. Men kan zich evenwel gemakkelijk voorstellen, dat het in acht nemen van dezen regel onvermijdelijk is; want zoodra de gejaagde ontwaart, dat de jager zich van hem verwijdert, dan zal hij ongetwijfeld van deze fout gebruik maken en zijnen koers veranderen. Wij zullen hier nader op terug komen, wanneer wij over het jagen zullen handelen, door een vaartuig hetwelk zich onder den wind bevindt.

1°. DE JAGER BOVENWINDS.

Dewijl het gejaagd wordende vaartuig altijd tracht om zich het meest mogelijk van den jager te verwijderen, kunnen wij aannemen, dat het jagende vaartuig zich altijd achter, of om beter te zeggen dwars achter, het gejaagde vaartuig bevindt.

Het schip B, fig. 7, bovenwinds, legt zich met A,

over denzelfden boeg, en neemt de streek van het kompas waar, in welke hij A peilt. Hij regelt vervolgens zijnen koers zoodanig, dat hij A steeds in dezelfde streek blijft peilen zoodat hij denzelven volgens eene regte lijn zal naderen. Omdat er voorondersteld is, dat B meerder vaart loopt dan A, zal B A niet op dezelfde streek kunnen houden, dan door naar A toe te houden, en derhalve deszelfs koers te doorsnijden, in welk punt M de beide vaartuigen elkander zullen ontmoeten. Dit punt M zal des te nader aan het punt A gelegen zijn, naarmate de beëildheid van B ten opzichte van A grooter is, als wanneer de hoek, gevormd door de beide koersen A M en B M, kleiner wordt. Dit is klaar, want in den driehoek A B M is:

$$\sin. A : \sin. B = B M : A M = v : v', \text{ en}$$

$$v' \sin. A = v \sin. B,$$

v' en $\sin. A$ onveranderlijke grootheden zijnde, moet noodzakelijk, wil de gelijkheid blijven bestaan, $\sin. B$ verminderen wanneer v vermeerderd.

De jager moet niets verzuimen, om de zeilwijze of den gang van zijn schip te zoeken, volgens welke hij de meeste vaart loopt, om het schip, hetwelk hij jaagt, volgens den kortst mogelijken weg te bereiken.

Wanneer de jager, onder alle omstandigheden, minder vaart loopt dan de gejaagde, dan hebben wij gezien, dat hij denzelven nimmer in dezelfde streek van het kompas kan houden.

2°. DE JAGER BENEDENWINDS.

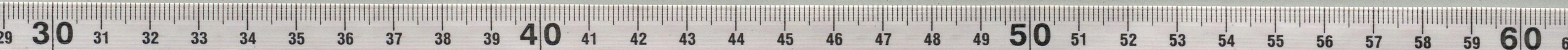
Wanneer de jager benedenwinds en nog op goeden

afstand is, zie hier dan hoedanig dezelve handelen moet: hij gaat over den boeg liggen, welke hem het meeste tot den gejaagd wordende doet naderen, welke laatste voorondersteld wordt wijkende te zijn en bij den wind te sturen.

Loopen de koersen der beide schepen evenwijdig aan elkander, dan moet de jager telken reize wenden als hij den gejaagde dwars van zich peilt, maar indien de schepen tegen elkander in- of over tegenovergestelde boegen liggen, dan wendt hij zoodra de gejaagde in de windstreek gepeild wordt, en wel vóór dat hij hem dwars van zich heeft. De jager komt echter deze laatste peiling hoe langer hoe digter bij, naarmate dat deszelfs beëildheid grooter dan die van den gejaagde is.

Men moet zich hier nogmaals herinneren, dat de jager zijnen koers moet veranderen, zoodra hij zich van den gejaagd wordende verwijderd. Nu is het klaar, dat -- de beide schepen over denzelfden boeg liggende -- de jager den gejaagde zal naderen, zoolang hij dwars achter hem blijft, en dat, wanneer hij denzelven in de loodlijn op zijnen koers peilt, deze loodlijn, korter dan elke andere schuine lijn, de kortste afstand tusschen de beide schepen zijn zal, terwijl deze weder zal vermeerdere, als de jager voortgaat met over denzelfden boeg voort te loopen. Maar wanneer de jager gewend heeft, en de schepen bijna in tegenovergestelde rigtingen, en wel bij den wind, voortzeilen, dan veranderen de voorwaarden van het vraagstuk.

Lang is men van oordeel geweest, dat een der beide schepen, ten opzichte van het andere, als een onveran-



derlijk punt beschouwd kan worden; en voor regel had men aangenomen, dat de jager op nieuw moest wenden, zoodra hij den gejaagde, volgens zijnen nieuwen koers, loodregt op dezen peilden. Omdat, zoodra B bij den wind blijft liggen, de afgelegde weg van B, om A te naderen, altijd dezelfde blijft, heeft men zich met dien regel lang vergenoegd, zonder te zien dat dezelve onjuist was.

Later heeft men bemerkt, dat, wanneer de schepen tegen elkander inliggen, de onderlinge afstand niet meer de kleinste is, als de gejaagde zich dwars van den jager bevindt; maar men heeft aangetoond, dat, bij even snelle vaart, de jager op den kortsten afstand van het gejaagd wordende schip is, als hij hetzelfde in de windstreek peilt.

Maar omdat de jager voorondersteld wordt meerdere bezeildheid dan de gejaagd wordende te hebben, bevindt men zich altijd in het laatste geval, waarom dan ook niet gewend moet worden, wanneer de gejaagde in de windstreek is, maar na hem in die peiling gehad te hebben, doch vóór dat men hem dwars van zich heeft, en wel zoo veel te nader bij dezen laatsten, hoe meer het verschil tusschen de bezeildheid vermeerdert.

Dewijl het, voor een vaartuig hetwelk een ander vervolgd, voordeelig is om het minst mogelijk te wenden, is het belangrijk zich te overtuigen, dat men zijne gangen over tegengestelde boegen verlengen kan, zonder zich evenwel van den gejaagd wordende te verwijderen.

Wij zullen beginnen met het bewijs hiervan te ge-

ven, wanneer voorondersteld wordt, dat de vaart der beide schepen dezelfde is. De beschouwingen, waarop hetzelfde berust, zijn zeer eenvoudig. Naderhand zullen wij overgaan, om de vergelijking, welke de snelheid als willekeurig aanneemt, te behandelen.

Laat ons dan de twee schepen ten voorbeeld nemen als zij over denzelfden boeg liggen, en volgens evenwijdige koersen sturen. Wanneer het schip A, fig. 8, gekomen is op de plaats waar hetzelfde B, of het gejaagd wordende, dwars van zich peilt, dan wendt A, en loopt volgens AM. Het is nu duidelijk, dat, als B onbewegelijk bleef, AM op den korst mogelijken afstand van B zoude zijn, wanneer A hem op nieuw dwars van zich had. Maar gedurende den tijd dat A voortgaat, vervolgt B mede deszelfs koers, en uit eene eenvoudige beschouwing der figuur blijkt, dat de lijn A'B' niet meer de kortste afstand tusschen de beide schepen wezen zal. Deze kortste afstand is de lijn B'A'', evenwijdig aan de windstreek loopende; want laat ons iedere andere lijn A'B' als zoodanig aannemen, en trekken wij uit de punten A' en B' de twee lijnen A'I en B'K, beide loodregt op de windstreek, benevens de lijn BH evenwijdig aan dezelve: omdat nu de bij-de-winds koersen AM en MB met de windstreek denzelfden hoek maken, is hoek M A' B' gelijk aan M B' H, dewijl B' H evenwijdig is met B' A''. Daar nu verder voorondersteld is geworden, dat de bezeildheid der schepen dezelfde was, zoo is A'A'' even groot als B'B'', zoodat de regthoekige driehoeken A'A''I en B'B''K gelijk zijn, en bijgevolg is B'K = A'I. B'I is gelijk aan KH; want, volgens de

constructie is B'KHI een regthoek. Telt men nu BK = A'I bij B'I = KH op, dan vindt men, dat B'A' gelijk aan BH wezen zal. Maar BH is kleiner dan B'A', en ook kleiner dan iedere andere lijn, derhalve is B'A' ook korter dan B'A', of iedere andere lijn.

Is de vaart, welke beide schepen loopen, ongelijk, dan heeft dit niet meer plaats, want volgt men hierbij dezelfde constructie, dan zullen de regthoekige driehoeken A'A'I en B'B'K niet meer gelijk zijn, zoodat men tot andere middelen zijne toevlugt nemen moet. De berekening, op dit vraagstuk toegepast, heeft de volgende uitkomsten gegeven, waarvan het betoog hierna zal volgen.

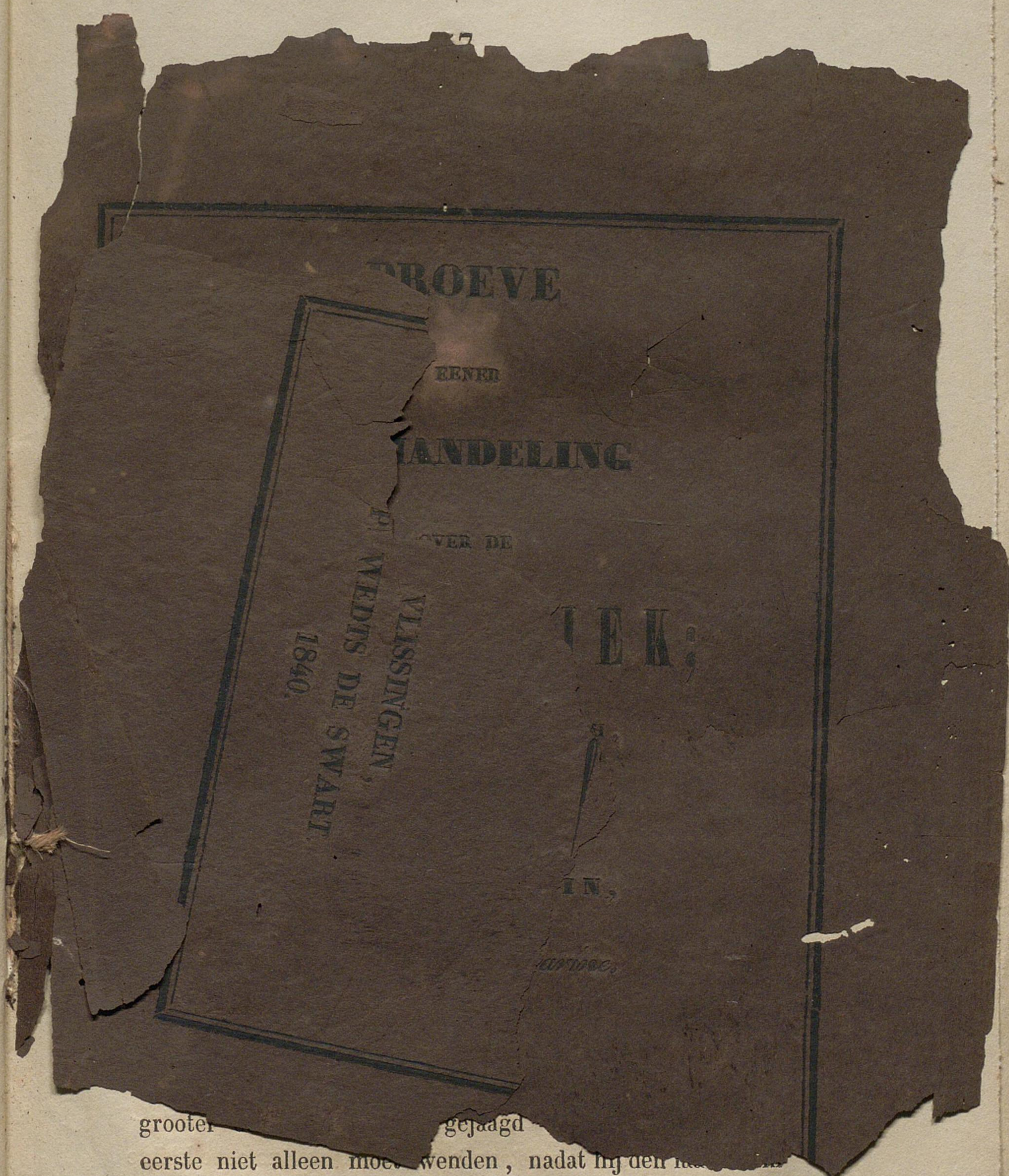
Zij v de snelheid van het schip B, en v' die van A, fig. 9, dan bestaat tusschen de twee hoeken A en B, welke de bij-de-winds koersen met de peiling der twee schepen maken, op het oogenblik dat de afstand tusschen deze de kleinste is, de volgende betrekking:

$$\frac{\sin. A}{\sin. B} = \frac{v' + v \cos. M}{v + v' \cos. M},$$

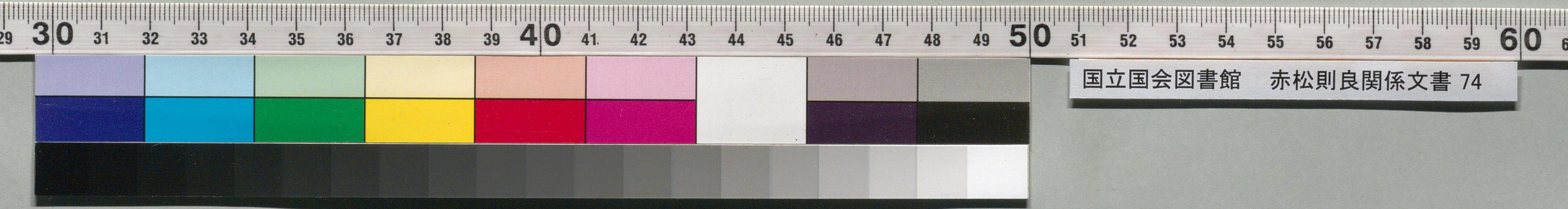
M is de standvastige hoek, gevormd door de twee bij-de-winds koersen.

Deze formule beschouwende, dat is, verschillende vooronderstellingen voor dezelve aannemende, vindt men gemakkelijk, voor al de gevallen, welke het vraagstuk der najaging kan aanbieden, antwoorden.

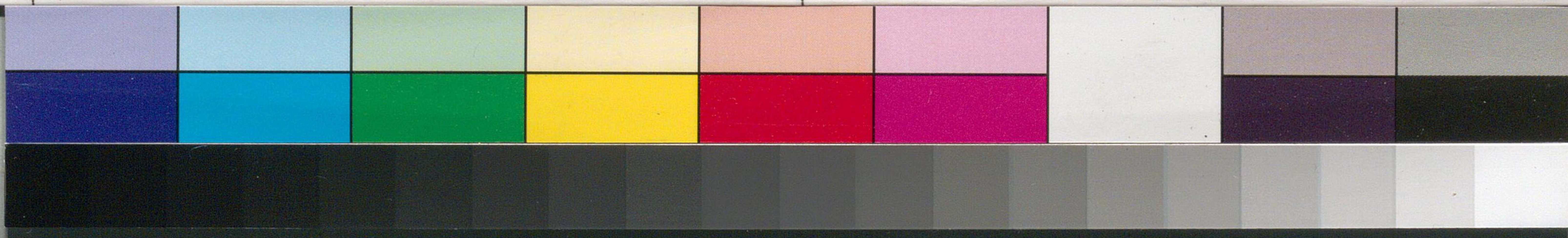
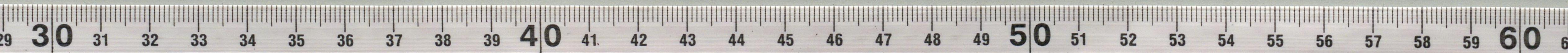
Vooronderstellen wij $v = v'$, dat is het geval hetwelk in de fig. 8 bewezen is geworden. De teller van het tweede gebroken wordt gelijk aan den noemer, dus $\sin. A = \sin. B$, of $A = B$, dat is, dat AB de windstreek



grooten ... gejaagd ... eerste niet alleen moe ... wenden, nadat hij den ... de windstreek gepeild heeft, en voor hij denzelven dwars



PROEVE
RENER
VERHANDELING
OVER DE
ZEE-TAKTIK;
GEVOLGD NAAR HET FRANSCH
VAN DEN HEER
EUGÈNE MAISSIN.
Lieutenant der Marine.
VLISSINGEN.
P. WEDTS DE SWART
1840.



国立国会図書館 赤松則良関係文書 74
挟み込み物

constructie is $B''KHI$ een regthoek. Telt men nu $BK = A''I$ bij $B''I = KH$ op, dan vindt men, dat $B''A''$ gelijk aan $B'H$ wezen zal. Maar $B'H$ is kleiner dan $B'A'$, en ook kleiner dan iedere andere lijn, derhalve is $B''A''$ ook korter dan $B'A'$, of iedere andere lijn.

Is de vaart, welke beide schepen loopen, ongelijk, dan heeft dit niet meer plaats, want volgt men hierbij dezelfde constructie, dan zullen de regthoekige driehoeken $A'A''I$ en $B''B''K$ niet meer gelijk zijn, zoodat men tot andere middelen zijne toevlugt nemen moet. De berekening, op dit vraagstuk toegepast, heeft de volgende uitkomsten gegeven, waarvan het betoog hierna zal volgen.

Zij v de snelheid van het schip B, en v' die van A, fig. 9, dan bestaat tusschen de twee hoeken A en B, welke de bij-de-winds koersen met de peiling der twee schepen maken, op het oogenblik dat de afstand tusschen deze de kleinste is, de volgende betrekking:

$$\frac{\sin. A}{\sin. B} = \frac{v' + v \cos. M}{v + v' \cos. M},$$

M is de standvastige hoek, gevormd door de twee bij-de-winds koersen.

Deze formule beschouwende, dat is, verschillende vooronderstellingen voor dezelve aannemende, vindt men gemakkelijk, voor al de gevallen, welke het vraagstuk der najaging kan aanbieden, antwoorden.

Vooronderstellen wij $v = v'$, dat is het geval hetwelk in de fig. 8 bewezen is geworden. De teller van het tweede gebroken wordt gelijk aan den noemer, dus $\sin. A = \sin. B$, of $A = B$, dat is, dat AB de windstreek

wezen zal, omdat AM en BM de bij-de-winds lijnen zijn.

$v' = 0$, dat is, het gejaagde punt als stilstaande voorondersteld: de formule wordt dan

$$\frac{\sin. A}{\sin. B} = \frac{v \cos. M}{v} = \cos. M, \text{ of}$$

$1: \cos. M = \sin. B: \sin. A = b: a$, vergelijking, welke een driehoek regthoekig in B vooronderstelt, even zooals vroeger gevonden was.

$v > v'$. Dit is het algemeene geval; de jager zeilt hier sneller dan de gejaagde. In de vergelijking

$$\frac{\sin. A}{\sin. B} = \frac{v' + v \cos. M}{v + v' \cos. M},$$

is het verschil tusschen den noemer en teller van het laatste gebroken,

$$d = v + v' \cos. M - v' - v \cos. M = (v - v') - (v - v') \cos. M.$$

Wanneer men zich nu herinnert, dat de straal $= 1$ gesteld zijnde, $\cos. M$ altijd een gebroken is, dan blijkt het, dat de eerste term van het gezochte verschil grooter dan de tweede moet wezen, en bijgevolg d eene positive grootheid is, hetgeen ons aantoon, dat door de onderstelling $v > v'$, de noemer grooter dan de teller wordt, en de hoek B daarom ook grooter dan de hoek A zijn zal. Het schip B moet derhalve wenden, nadat hetzelfde A in de windstreek gepeild heeft.

Hoe grooter v ten opzichte van v' is, des te meer naderd de waarde van d tot $v - v \cos. M$, overeenkomende met het geval wanneer $v' = 0$ en de hoek B regt wordt.

Het blijkt derhalve, als de snelheid van den jager grooter dan die van den gejaagd wordende is, dat de eerste niet alleen moet wenden, nadat hij den laatsten in de windstreek gepeild heeft, en voor hij denzelven dwars

van zich peilt, maar ook dat hij deze laatste peiling des te nader moet komen, naar gelang de vaart des jagers, ten opzichte van die des gejaagden, grooter is.

Wij zullen het betoog der boven opgegevene formule hier doen volgen.

Men vooronderstelt, dat, op het oogenblik, wanneer een der beide vaartuigen, b. v., A in M, fig. 9, het punt alwaar de beide koersen elkander snijden, gekomen is, het vaartuig B zich ergens op den koers BM, achter het punt B, bevindt, en dat beide schepen zich van daar te gelijk in beweging stellen, B volgens MB, met eene snelheid v , en A met eene snelheid v' , volgens MA. Vooronderstellen wij verder, dat het eene der vaartuigen in het punt A gekomen is, terwijl het andere zich in B bevindt, en zoeken wij dan de waarde van $BA = x$. Zij $MB = a$ en $MA = b$, de hoek M is bekend, dan is in den driehoek BMA

$$x = \sqrt{a^2 + b^2 - 2ab \cos. M} \text{ en}$$

$$d x = \frac{a da + b db - a \cos. M db - b \cos. M da}{x}$$

Voor x minimum moet $dx = 0$ zijn, men heeft dan

$$ada + bdb - a \cos. M db - b \cos. M da = 0;$$

neemt men hierbij in aanmerking, dat da en db de vermeerderingen of verminderingen van a en b zijn, in een oneindig klein tijdsverloop, dewelke natuurlijkerwijze evenredig zullen wezen met de snelheden v en v' , dan kan men voor dezelve deze waarde in plaats stellen, zoodat de bovenstaande vergelijking, na eene kleine verschikking der termen, veranderd in

(*) Zie hier het bewijs dezer formule. — Men trekt in ΔMB , MB loodregt op MB , dan heeft men: $AB = \sqrt{AM^2 - MB^2}$
 bygevolg $AB^2 = AM^2 - MB^2 = (a - MB)^2 = (a - b \cos M)^2$
 Waardoor:
 $AB = \sqrt{b^2 \sin^2 M + a^2 + b^2 \cos^2 M - 2ab \cos M}$
 $= \sqrt{b^2 (\sin^2 M + \cos^2 M) + a^2 - 2ab \cos M}$
 $= \sqrt{a^2 + b^2 - 2ab \cos M}.$

$$v(a - b \cos. M) + v'(b - a \cos. M) = 0.$$

Maar dewijl de bewegingen der schepen in tegenovergestelde rigtingen geschieden, moet hier eene der beide snelheden, welke beide positief zijn, als negatief worden aangenomen; zij dit v' , dan is

$$\text{en } v(a - b \cos. M) + v'(a \cos. M - b) = 0,$$

$$a(v + v' \cos. M) = b(v' + v \cos. M)$$

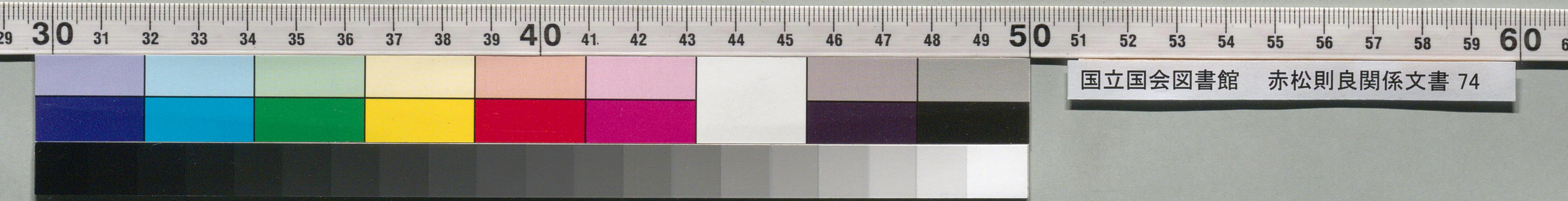
$$\text{dus } \frac{a}{b} = \frac{v' + v \cos. M}{v + v' \cos. M} = \frac{\sin. A}{\sin. c B}$$

welke vergelijking de betrekking tusschen de hoeken A en B doet kennen, op het oogenblik dat de afstand AB der beide schepen een minimum is.

Terwijl bij het jagen het wenden altijd nadeelig is, is het in de praktijk belangrijk, den boven opgegeven regel zooveel mogelijk in acht te nemen.

Het valt niet moeilijk, om aan te toonen, dat alle wendingen nadeelig zijn, zelfs wanneer men daarbij niet in aanmerking neemt de omstandigheden, welke zoodanige manoeuvre zouden kunnen vertragen of doen mislukken; nemen wij hierbij, tot voorbeeld, een schip van 80 stukken, hetwelk eene 5 mijls vaart loopt, als wanneer hetzelfde om bij den wind over te wenden, eenen tijd benodigd heeft van 6 min. en 15 sec. (1). Bepalen wij nu, hoeveel het schip in den wind zoude hebben gewonnen, indien het deszelfs koers had vervolgd. De zijde AB van eenen regthoekigen driehoek

(1) Zie de Tafels van CHARNER, Tom. II des Annales Maritimes van 1852. (Aanteekening van den Schrijver.)



ABM, fig. 10, waarin AM den weg voorstelt, afgelegd door het schip in den tijd van 6',15'', en M den hoek, welke de perpendicular op den wind met de bij-de-windlijn AM maakt, welke gelijk aan $22^{\circ} 30'$ of 2 streken genomen wordt, is 2969 voet (fransch), zoodat AB 1136 voet bedragen zal, of een weinig minder dan 2 kabellengten. Men ziet hieruit, dat, al had de wending onder de voordeeligste omstandigheden plaats gehad, het schip, met eene 5 mijls vaart loopende, in denzelfden tijd, niet zooveel in den wind zoude hebben kunnen winnen. Neemt men hierbij nog in aanmerking, dat, wanneer een tijdsverloop van 6',15'' voor de wending vereischt wordt, hierdoor echter niet begrepen moet worden, dat het schip na dien tijd weder deszelfs vorige vaart heeft, maar wel dat deze alleen benoodigd is om weder slaags over den anderen boeg te komen; en voegt men hier nog bij, dat AB hierboven berekend is geworden, in de vooronderstelling dat $M = 29$ is, terwijl een jager, welke den wind knijpt, hooger kan liggen, dan bevestigt dit een en ander nog meer hetgeen wij reeds over het voordeel gezegd hebben, dat een schip zijnen koers moet vervolgen in plaats van te wenden.

Voor andere snelheden heeft ditzelfde plaats. Maar men moet hierbij echter opmerken, dat een schip des te minder verliest, naarmate hetzelve minder tijd voor te wenden noodig heeft; bij gevolg is het wenden voor kleine vaartuigen minder nadeelig dan voor groote schepen, hoewel het kleine vaartuig, zoowel als het grootere, gedurende de wending, in den wind verliest, ligt het-

zelve evenwel spoediger over den anderen boeg weder slaags, en kan derhalve eenen meer voordeeligen togt maken. Dit is de reden, waarom een klein vaartuig, door een groot vervolgd wordende, immer moet trachten het groote zooveel mogelijk te doen wenden.

Zoodra de jager tot op korten afstand van den gejaagd wordende genaderd is, dan zoude, door het volgen der vorige regels, de gangen te kort worden, en hij zou door de menigvuldige wendingen, welke hij alsdan genoodzaakt zoude worden te doen, te veel verliezen; overigens, hij is dan zeker, dat hem de gejaagde niet meer kan ontsnappen. De jager A, fig. 11, vervolgt dan zijnen laatsten evenwijdigen gang A I H, tot dat hij den gejaagde B op de andere bij-de-windlijn peilt; alsdan wendt hij in I, en wendt niet weder, voor dat hij in het kielwater van B gekomen is. — Wilde de jager den koers van den gejaagde doorsnijden, dan wendt hij niet meer in I, maar vervordert zijnen koers tot in H, alwaar hij B op de perpendicular van de windstreek waarneemt. Daar wendende, zal hij, over den anderen boeg liggende, B vooroverloopen; want $HC = BC$ en A, wordt voorondersteld harder te zeilen dan B.

Er blijft ons nu nog over, om aan te toonen, dat de afgelegde weg, door een vaartuig, om een ander op te loopen, altijd dezelfde is, zoo lang hetzelve bij den wind blijft sturen, en, over denzelfden boeg liggende, niet over de peiling loodrecht op de windstreek wendt, of over de tegenovergestelde, niet door het kielwater van den gejaagd wordende loopt.

Zij A, fig. 12, het gejaagd wordende vaartuig, en

M den jager beneden winds; deze maakt willekeurige gangen, echter zoodanige, dat met de laatste, A ergens B inhaalt: dan is de som der gangen altijd eene standvastige grootheid gelijk $MO + BO$; want MM' , MM'' , $M'M'''$, enz., zijn de gangen door M gedaan, welke verlengd zijnde tot aan de lijnen MO en OB, daarop stukken MM' , MP , PQ , enz., en OR , RS , SS' , enz., afsnijden, die aan de eerste gelijk zijn: waaruit volgt, dat de som der gangen ook gelijk aan MO en OB wezen zal.

Was derhalve de voorwaarde, om zich nimmer van den gejaagd wordende te verwijderen, welke van deze fout gebruik zoude maken, om van koers te veranderen, niet noodzakelijk, dan ziet men hieruit, dat omtrent het oogenblik van wenden, bij het jagen, geenen vasten regel in acht behoefde genomen te worden, mits dat men niet het kielwater AB of de lijn OB voorbij liep.

HET ONTWIJKEN.

Hierbij is het gejaagd wordende vaartuig of boven of beneden winds.

1°. Bevindt hetzelve zich boven winds, dan moet men trachten om den jager, meermalen als men zelfs doet, te doen wenden. Daarvoor moet het gejaagd wordende vaartuig, zoodra als de jager, liggende over den tegenovergestelden boeg, gewend heeft, om met hetzelve eenen evenwijdigen koers te sturen, mede wenden en over den anderen boeg weder van hem afloopen. De jager

wordt dan genoodzaakt om ook te wenden, zoodra hij denzelfden in de windstreek peilt, welke de eenige wijze is, zooals wij gezien hebben, om hem te naderen. De jager moet dus, in die gevallen, tweemaal wenden, terwijl de gejaagd wordende slechts eenmaal door den wind behoeft te gaan. Deze manoeuvre zal vooral voordelig zijn voor een klein vaartuig, hetwelk door een grooter gejaagd wordt; want niet alleen heeft hetzelve den tijd vóór, tot eene wending benoodigd, maar bovendien nog het aantal der te verrigtene wendingen.

Wanneer men elkander tot op korten afstand nabij gekomen is, en de jager, volgens den vastgestelden regel, zich op de perpendicular van de windstreek wil plaatsen, dan kan de ontwijkende, als een laatste redmiddel, nog beproeven om te ontkomen, door dan plotseling van koers te veranderen, en onder die vandenwind dengen te kiezen, volgens welke zijn schip de meeste vaart loopt.

2°. Wanneer het gejaagd wordende vaartuig beneden winds is, dan kiest het, onder de koersen welke hetzelve van den vijand verwijderen, diegene, volgens welken het schip het snelste zeilt. Hierbij neemt hij zoo veel mogelijk in acht, om deze manoeuvre op zoodanig oogenblik te doen, dat door dezelve de jager, wil hij hem vervolgen en zijnen koers doorsnijden, genoodzaakt wordt, dit door vóór of bij den wind te sturen te bewerkstelligen. Het is evenwel noodig hierbij op te merken, dat de jager deze manoeuvre altijd kan voorkomen, door eerst, volgens eenen evenwijdigen koers, met den ontwijkende te loopen, en dezen niet

eerder te veranderen, vóór en aler hij geene voor hem nadeelige zeilswijze meer te vreezen heeft.

Een gejaagd schip kan nog, wanneer hetzelve door den jager bijna ingehaald is, van het oogenblik gebruik maken, dat de jager van den wind op hem afhoudt, den wind te knijpen en denzelven voorover te loopen, en wanneer hetzelve dan gelukkig genoeg is, om door eene eerste laag niet ontredderd te worden, kan het door herhaalde wendingen in den wind opwerken, hetwelk, zooals wij gezien hebben, voor een klein vaartuig voordeelig wezen kan.

HET JAGEN EN ONTWIJKEN EENER VLOOT.

De voorafgegane regels vinden ook hunne toepassing voor eene vloot, welke eene andere jaagt of vervolgd wordt; maar doordien de schepen eener vloot altijd vereenigd dienen te blijven, is het vraagstuk in zoodanig geval eenigzins meer zamengesteld.

Eene jagende vloot moet zich aan geene al te stipte orde houden, welke den togt zoude kunnen vertragen; maar zij laat hare minst bezeilde schepen achter, en zet met hare beste zeilers koers. Wanneer zij vreest, aldus handelende, om zich te veel te verzwakken, zendt men eene of twee afdeelingen, uit de meest bezeilde schepen te zamen gesteld, op den vijand af, om hem gedurig afbreuk te doen, zijne achterblijvers aan te tasten, en daardoor, zoo mogelijk, de vloot te

noodzaken, zich op te houden en het gevecht aan te gaan.

Het vervolgd wordende eskader trekt terug in de frontorde, op eene linie, gevormd op den stompen terugtogtshoek. Zooals wij in het artikel *terugtogtsorde* gezien hebben, zoude dit ook op eene dubbele linie kunnen geschieden.

Hoewel, over het algemeen genomen, twee vloten gelijk in bezeildheid kunnen geacht worden te zijn, zeilt echter de jagende vloot altijd harder dan de wijkende; want de eerste kan hare achterblijvers veronachtzamen en van eene stipte rangorde afwijken, terwijl zij, welke ontwijkt, hare minder bezeilde schepen niet aan derzelve lot kan overlaten, en zich daarom steeds in eene goede rangschikking houden moet. Het is ook om deze reden, dat, wanneer twee vloten in elkanders tegenwoordigheid zijn, die, welke den terugtogt aanneemt, altijd tot het gevecht gedwongen kan worden, tenzij dat de nacht, mist of andere weersgesteldheid, haar de gelegenheid zoude geven, om te kunnen ontsnappen.

MANOEVRES, WELKE EENE ONMIDDELIJKE BETREKKING TOT HET GEVECHT HEBBEN.

Wij zullen trachten, om in het kort de voornaamste manoeuvres, welke twee in elkanders tegenwoordigheid zich bevindende vloten kunnen verrigten, te herinneren. Hierbij heeft men geen ander oogmerk, dan

om, hetgeen hierover in het Fransche Seinboek van 1832 gezegd is, kortelijk mede te deelen, daarbij enkel bijvoegende eenige uit den oorlog ontleende voorbeelden, die misschien niet zonder belang zullen zijn.

Elke gevechtsmanoeuvre is natuurlijk afhankelijk van de stelling der vloot, ten opzichte van den vijand; wij moeten derhalve dezelve voor het geval, dat de vloot zich boven- of benedenwinds bevindt, beschouwen. Deze twee stellingen hebben ieder hunne voor- en na-deelen, waarvan de bijzonderheden in het opgenoemde Seinboek vermeld zijn. Eene der beide stellingen is, naar gelang van weer en zee, de oogmerken der admiraals en de sterkte van den vijand, voordeeliger dan de andere. Die, boven den wind, is tot nog toe als de beste beschouwd, omdat, in dit geval, de admiraal meer meester zijner bewegingen blijft.

HET BETWISTEN VAN HET VOORDEEL DES WINDS.

Twee vloten betwisten elkander den wind, wanneer ieder op zich zelve dezen tracht te behouden of te verkrijgen.

De vloot, welke aanvankelijk de loef heeft, en deze wil behouden, tracht zich zoo veel doenlijk dwars van de vloot onder den wind te houden, ten einde eene groote verandering van den wind alleen in staat zoude wezen haar benedenwinds te brengen. Als de vloot het gevecht wil ontwijken, tracht zij zich zoo veel mogelijk van den vijand te verwijderen; maar indien de-

zelve zich enkel ophoudt, om eene voor den aanval voordeelige kans af te wachten, dan dringt zij zoo naauw mogelijk den vijand op, door met denzelfden over dezelfde boeg te gaan liggen.

Wat de lijwaartsche vloot betreft, deze zal, om den wind te bekomen, zich op de bij-de-windslinie rangschikken, welke haar tegen hem doet inliggen, en zoodoende de uiteinden der linie bedreigen, tevens door zoodanige stelling in staat zijnde, om van iedere verandering van den wind voordeel te kunnen trekken, ten einde de loef te verkrijgen.

Indien twee vloten manoeuvreren om elkander den wind te betwisten, zonder evenwel onmiddellijk het gevecht aan te gaan, hetgeen meestal plaats heeft wanneer dezelve van gelijke sterkte zijn, dan hebben zij hiermede ten doel, om, zonder voor elkander de zee te ruimen, zich gereed te houden, van iedere kans of fout gebruik te maken, ten einde den aanval met voordeel te kunnen ondernemen. Echter is de vloot, welke den wind heeft, alleen meester van den aanval. Overigens laat het zich ligt begrijpen, dat twee vloten niet zeer lang aldus kunnen manoeuvreren, ten zij men zich in zoodanige gewesten bevond, waar de winden standvastig uit denzelfden hoek waaijen, zooals in de Antilles het geval is, waar dan ook de meeste manoeuvres van dien aard hebben plaats gehad. De GUICHEN, DE GRASSE, HOOD en RODNEY, hebben elkander, in den oorlog van 1778, door welberadene manoeuvres, dikwijls en soms zeer lang den wind betwist.

DEN VIJAND TOT HET GEVECHT DWINGEN OF HETZELVE
ONTWIJKEN.

Een naauwkeurig onderzoek der vroegere oorlogen bewijst ons, dat twee vloten, welke in elkanders tegenwoordigheid zijn, de eene de andere bijna altijd tot het gevecht kan noodzaken, tenzij dat onvoorziene of voor den vijand gelukkige omstandigheden, op welke het beter is niet te rekenen, zulks voorkwamen. Ook schijnt het, dat op zee, zoo wel als te land, het voordeel voor hem is, die aanvallenderwijze handelt; want het is heterom zich onverwijld tot het gevecht te begeven, en alzo hetzelve aan te gaan met een vol vertrouwen op goeden uitslag, waarvan ons een onverschrokken besluit de morele overtuiging aanbiedt, dan om gedurende eenigen tijd hetzelve te ontwijken, en er naderhand zich toe genoodzaakt te vinden, als wanneer de strijd onder nadeelige kansen moet plaats hebben, welke immers altijd ten deel vallen aan dengenen die terugtrekt.

Dit grondbeginsel is, zoodra de taktiek slechts geringe vorderingen gemaakt had, en zich door eenige voorbeelden verrijkt zag, altijd door goede vlootvoogden aangenomen geworden. TOURVILLE erkende daarvan de waarheid, en zijn gedrag, in den oorlog van 1691 en 1692, berust op deze wijze van zien, welke hij tot regel had aangenomen.

In 1690 had de Fransche Marine eene aanmerkelijke uitbreiding bekomen. De overwinning, bij *Bevezier* behaald, had hun meester van de zee gemaakt. Het doel

van den ijverzuchtigen SEIGNELAI was bereikt, toen die jeugdige minister, misschien te hoovaardig en verkwistend, maar die het Fransche Zeewezen op den goeden weg had geleid, door hetzelve altijd aanvallenderwijze te doen handelen, stierf. DE PONT CHARTRAIN, zijn opvolger, was niet van dezelfde gevoelens; men deed in 1691 nog wel aanmerkelijker uitrustingen, maar men besloot, om, in plaats van lijnregt op de Engelschen af te gaan, en te zien aan wien het gebied over de zee zoude verblijven, op zee te houden, ten einde den schijn te vermijden, den vijand te ontvlieden. Men was al te bezorgd om een materiëel te bewaren, voor welks wederherscheping men voortaan te arm zoude wezen.

TOURVILLE werd, dóór de aan hem gegevene bevelen, in de allermoeijelijkste omstandigheden gebragt. Hij moest op zee blijven, maar het gevecht vermijden met den vijand, welke, volgens des ministers zeggen, hem in sterkte overtrof, en toch den schijn aannemen, van die morele meerderheid te hebben behouden, welke de stoutmoedige aanvallen onder SEIGNELAI aan de Fransche Marine gegeven had.

Nog vóór zijn vertrek, toonde TOURVILLE klaar aan, dat, vooral in volle zee, en den zomer, men niet in elkanders gezigt konde komen, zonder tot het gevecht genoodzaakt te kunnen worden, zoodat hij alsdan, om aan het eigenlijke doel zijner bevelen te kunnen voldoen, gedwongen werd, om de tegenwoordigheid des vijands te vermijden. Dit deed hij op zijnen kruistogt, welke ons, door overlevering, onder den naam

van togt in de ruimte (*campagne du large*), bekend is; maar de moeilijke omstandigheden, waarin hij zich alstoen bevonden heeft, en waaruit hij zich met glans heeft weten te redden, strekken hem bij zeelieden tot eer. Beschroomdheid is eene slechte raadgeefster, want TOURVILLE verloor, door den vijand te ontwijken, menige goede kans, om denzelven met vrucht te kunnen bestrijden. De vijand overtrof hem niet in magt; wanneer hij denzelven stoutmoedig aangevallen had, dan had hij hem of geslagen, of ten minste buiten de mogelijkheid gesteld, om eene talrijke koopvaardijvloot, welke van *Smirna* kwam, te hulp te komen, die nu gemist werd. Onder SEIGNELAI zoude dit stellig hebben plaats gehad; maar zoodra men niets anders beoogde, dan den schijn aan te nemen, niet bang te wesen, kon er niets goeds verwacht worden, en het ware beter gedaan, zich in eene haven op te sluiten.

Toen TOURVILLE in het volgende jaar met 45 zeilen uitgezonden werd, om het Engelsche eskader te bevechten, vóór dat het zich met de Hollandsche vloot vereenigd had, gedroeg hij zich naar dezelfde grondbeginsels. Hij ontmoette den 29. Mei 1692, bij kaap *la Hogue*, de vloot onder den admiraal RUSSEL, 80 schepen sterk, welke hij, niettegenstaande zijne minderheid, besloot om aan te vallen. Hij had den wind, en begreep dat, wanneer hij beproefde om het gevecht te ontwijken, hij, door de flauwe koelte, gevaar zoude loopen dat zijne magt uiteen raakte, en daardoor zich nog in moeilijker omstandigheden zoude bevinden; overigens vermoedde hij, dat de vloot, door een ontwij-

ken, die morele kracht zoude verliezen, met welke de herinnering aan vroegere wapenfeiten haar had bezielde, en die door eenen stouten aanval vermeerderd moest worden; hij viel dan aan; het gevecht, hoewel hardnekkig, bleef onbeslist, en het verlies, hetwelk hij in de volgende dagen leed, was het gevolg van geheel andere omstandigheden.

In latere tijden (1794), zien wij den admiraal VILLARET met een eskader uitloopen, ten einde het binnenvallen van een konvooi te beschermen. Hij ontmoette de Engelschen, en manoeuvreerde verscheidene dagen om het gevecht te ontwijken, hetgeen hem echter niet is gelukt; daartoe genoodzaakt wordende, na door het afzenden van verscheidene schepen verzwakt te zijn, en door onderscheidene partiële gevechten veel nadeel te hebben geleden, en bovendien hetzelfde te moeten ontvangen, in plaats van te hebben kunnen aanvallen, hetgeen altijd een voordeel is. Eene nederlaag, waarvan de gevolgen zeer nadeelig waren, omdat dezelve bij het begin van den oorlog plaats had, was de uitslag van eenige ongelukkige manoeuvres en schroomvallige besluiten. Maar hoe het ook zij, zie hier de regels, welke eene vloot moet in acht nemen om het gevecht te ontwijken.

Wanneer eene vloot de loef heeft, dan legt zij zich over den boeg, welke haar het meeste van den vijand verwijdert, en werkt, door allen te gelijk te wenden, in den wind op.

Beneden winds zijnde, rangschikt de vloot zich op den perpendiculair van de windstreek op den boeg, waar-

over zij het meest eene der uiteinden der vijandelijke magt bedreigt, maar ook tevens de minste gelegenheid verschaft, om het gevecht algemeen te maken. Men kan het gevecht zeer lang ophouden, door den vijand hetzelfde aan te bieden, tegen elkander inliggende, hetwelk bijna altijd voor hem, die den wind heeft, na-deelig is; hiertoe kan eene vloot de volgende manoeuvre uitvoeren: indien de vloot zich rangschikt op eene linie, welke met de vijandelijke evenwijdig is, en men ziet dat deze volhoudt om tot het gevecht te komen, dan houden de schepen, welke het algemeene gevecht willen vermijden, opvolgend mede 3 of 4 streken af, en komen over den anderen boeg weder in linie aan den wind; of wel, al de schepen houden te gelijk vol, en rangschikken zich door eene manoeuvre, welke bij de évolutie aangegeven zal worden, over den anderen boeg, in linie van bataille.

Deze manoeuvre is door RAMATUELLE toegeschreven aan den admiraal RODNEY, toen hij in de *Antilles* tegen DE GUICHEN streed en het gevecht wilde uitstellen; hetgeen hier opmerking verdient, omdat de Engelschen, van hunne zijde, dezelve aan den admiraal DE GUICHEN toekennen.

Zie hier hoe de heer RAMATUELLE meent, dat eene loefwaartsche vloot, wanneer dezelve volstrekt het gevecht zoekt, deze manoeuvre zoude kunnen verijdelen: wanneer de vloot afhoudt, kan zij zich op de perpeind-
culair van den wind rangschikken, en zoodanig gereed zijn, om over den eenen of anderen boeg bij den wind te komen, ten-einde over denzelfden boeg met den vijand

het gevecht te leveren. NELSON had gewis nog eenvoudiger manoeuvre uitgedacht.

Eene boven den wind zich bevindende vloot, welke den vijand tot het gevecht wil noodzaken, houdt zich zoo veel mogelijk met denzelfden over denzelfden boeg, hem gedurig naderende, tot dat men zoo dicht gekomen is, dat hij het gevecht, zonder den aftogt aan te nemen, niet meer weigeren kan.

Wanneer de vloot, welke zijnen vijand tot het gevecht wil dwingen, beneden den wind is, dan jaagt zij op denzelfden, volgens de grondregels, welke wij, ten opzichte van het jagen van een schip, op eene andere plaats ontwikkeld hebben. Overigens kan zij hare best bezeelede schepen afzenden, ten-einde den vijand tot afzonderlijke gevechten uit te dagen, en zich van zijne achterblijvers meester maken. Door dergelijke middelen was het, dat VILLARET, op den 31. Prairial, en DE GRASSE op den 12. April, tot het gevecht werd genoodzaakt, hoewel beiden het voornemen hadden, hetzelfde te vermijden (1).

HET GEVECHT AANGAAN.

Men kan het gevecht aangaan op twee onderscheidene wijzen, namelijk: liggende met den vijand over denzelfden, of over den tegenovergestelden boeg.

(1) Zie in de *Annales Maritimes et Coloniales*, 1838, 1^o deel, pag. 145, het artikel: *Parallele des Amiraux VILLARET DE JOYEUSE et HOWE.* (Aanteekening van den Schrijver.)

De boven den wind zich bevindende vloot moet altijd trachten om te vechten, over denzelfden boeg liggende met den vijand, terwijl wij reeds gezien hebben, dat het meestal voordeelig is voor eenen beneden winds zijnde vloot, hetzelfde tegen elkander inliggende te leveren. De vloot, welke zich in het laatste geval bevindt, heeft, op bovenvermelde wijze handelende, eerstelijk het voordeel, de vijandelijke linie hoogstwaarschijnlijk te kunnen breken; bij eene verandering van wind den loef te kunnen winnen, of wel, op eene zijner uiteinden langs te loopen. Deze voordeelen, aan de lijwaartsche vloot eigen, verklaren den regel, welke wij voor eene vloot boven winds gegeven hebben. Ook hebben wij, in het artikel, handelende over de *Linie van Bataille*, reeds gezien, dat NELSON er geenszins een nadeel in zag, dat eene beneden winds zijnde vloot het gevecht aanging tegen elkander inliggende; want in het reeds opgenoemde artikel handelt hij voornamelijk over deze wijze van aanvallen. En op den 12. April heeft de heer DE GRASSE de noodlottige ondervinding gehad, welke gevolgen een aanval, over den tegenovergestelden boeg liggende, kan hebben. De Engelsche vloot viel op de bovenvermelde wijze aan, bereikte hem bijna in het centrum, hield daàr eenigzins af om de linie langs te loopen, maar de wind schraalde voor haar en ruimde voor den vijand, waarvan de Engelsche admiraal gebruik maakte, om de Fransche linie door te breken, die zich hierna niet meer kon herstellen en in wanorde gebragt werd.

Wanneer eene beneden winds zich bevindende vloot

het gevecht, over denzelfden boeg met den vijand liggende, aanneemt, dan plaatst zich de loefwaartsche vloot, welke dezelve in gevecht wil brengen, achter deszelfs centrum: al de schepen houden te gelijk af, zoodanig koers sturende, dat zij de vijandelijke, met hun in volgorde overeenkomende, schepen in dezelfde windstreek houden. Door naderhand weder aan den wind te komen, houdt dezelve zich in eene linie evenwijdig met die des vijands geschaard.

Deze manoeuvre, hoewel eenvoudig op zich zelve, is echter moeilijk om in een behoorlijk onderling verband uit te voeren. In het gevecht van den 13. Prairial, toen de Engelschen op deze wijze de Franschen wilden aanvallen, en daartoe afhielden, waren zij tweemaal genoodzaakt om weder bij den wind te houden, ten einde zich te herstellen.

Na de invoering der Linie van Bataille, was deze eenvoudige wijze, om het gevecht aan te gaan, de eenigste die lang in gebruik gehouden werd. Tijdens de regering van LODEWIJK XIV, gedurende den oorlog van 1672, hadden bijna al de gevechten aldus plaats; bij *Lipari* en *Agosta*, waar DE RUYTER EN DUQUESNE zich beurtelings boven den wind bevonden, hield de loefwaartsche vloot op de andere af, welke deze ook rustig schip tegen schip afwachtte, zonder te beproeven, om zich het voordeel van het gevecht door zamengestelde manoeuvres te verzekeren. Bij *Bevezier* geschiedde de aanval door den admiraal HERBERT mede aldus, maar zonder dat er zamenhang plaats vond. TOURVILLE deed bij *la Hogue* den aanval op de

zelfde wijze; hij hield voor den wind en in goede orde op den vijand af, welke deze stoutmoedige aanval bewonderde. Ook bij *Malaga* vielen de Engelschen zoo aan, maar ook hier geraakten zij in wanorde; want de aanval had met eene zoo geringe samenwerking plaats, dat alleen de voorhoede tot een gevecht van nabij gekomen is.

Gedurende de regering van *LODEWIJK XIV*, zijn er mede eenige gevechten op dezelfde wijze geleverd. De Engelsche admiraal *MATHEWS* viel de Fransche vloot op den 11. Februarij 1744 aldus aan (1), ook *BYNG* op den 20. Mei 1756. In dit laatste gevecht had echter de aanval met geenen zamenhang plaats: de voorhoede alleen bereikte den vijand, en raakte met denzelven in gevecht van nabij, waarbij de schepen, dit eskader uitmakende, zeer werden gehavend, vóór dat het overige der vloot slaags kon komen. Men staakte den verderen aanval, en hierdoor werden de Franschen in de gelegenheid gesteld, om met hunne geheele magt het centrum en de achterhoede langs te loopen en te ontredderen.

In den Amerikaanschen oorlog, als wanneer eene

(1) Het gevecht, waarvan hier gesproken wordt, kan, eigenlijk gezegd, niet worden gerekend te behooren tot de vechtswijze hier bedoeld; de admiraal met zijne twee secon-danten hebben alleen, door af te houden, de bedoelde manoeuvre gedaan; ook nog een schip van de voorhoede voerde het later, maar zonder bevel, uit. Het overige der vloot, en vooral de achterhoede onder *LESTOCK*, schijnt niet vrijmoedig tot het gevecht gekomen te zijn.

der beide vloten het gevecht aannam, en daartoe den vijand rustig afwachtte, zijn deze aanvallen, over denzelfden boeg liggende, niet meer zoo uitsluitend gebezigd geworden. Het gevecht van *KEPPEL* en *D'ORVILLIERS*, waarmede de oorlog werd geopend, had plaats tegen elkander inliggende; het daarop volgende, dat van *de Grenada*, geschiedde op dezelfde wijze; en van de drie ontmoetingen, welke *RODNEY* en *DE GUICHEN* in 1780 met elkander hebben gehad, geschiedde het gevecht bij de laatste alleen, terwijl de schepen over denzelfden boeg lagen. Het gevecht bij kaap *Henry*, alwaar de admiraal *DE GRASSE*, ten anker liggende, door de Engelschen overvallen werd, is over denzelfden boeg liggende geleverd; maar dat van den 12. April had weder plaats over tegenovergestelde boegen. Hieruit ziet men, dat, naarmate de kunst van manoeuvreren voortgang maakte, het leveren des gevechts, over denzelfden boeg met den vijand liggende, minder voorviel, en in den laatsten oorlog gingen zij allen, behalve dat van den 13. Prairial, buiten den gewonen regel.

Eene vloot onder den wind kan het gevecht niet onmiddellijk aangaan, maar er alleen den vijand toe noodzaken, door denzelven zoo na mogelijk te komen, en eene zijner uiteinden te verontrusten. Neemt de lijwaartsche vloot het gevecht, over denzelfden boeg, aan, dan maakt zij van het oogenblik gebruik, terwijl de vijand op haar afhoudt, zooveel mogelijk de linie te sluiten en schikkingen te nemen.

Om het gevecht, over den tegenovergestelden boeg,

aan te gaan, plaatst zich de vloot onder den wind, op de perpendicular van den wind, over denzelfden boeg als de vijand; zoodra hij nadert, verandert zij hare stelling, door allen te gelijk te wenden. Wij hebben echter nergens een voorbeeld van deze manoeuvre gevonden, dewelke evenwel aan de vloot onder den wind kan gelukken en dezelve voordeelig zijn.

HET DOORBREKEN DER VIJANDELIJKE LINIE.

Dat is, met een zeker aantal schepen in eene opening, welke men in de vijandelijke linie ontwaart, of die men in dezelve gemaakt heeft, door te dringen. Deze manoeuvre brengt verwarring in de vloot, en geleidt meestal tot omsingeling van een der uiteinden, hetwelk alsdan tusschen twee vuren wordt gebragt. Maar indien de linie zich goed gesloten weet te houden, kan de manoeuvre niet het minste voordeel aanbrenge; ja, wat meer is, bij eene mislukking, kan de aanvaller daardoor in den gewaagsten toestand geraken. Voor deze manoeuvre zijn geene regels vast te stellen; dezelve moet alleen door ingeving van het gunstige oogenblik geschieden.

Eene loefwaartsche vloot kan de vijandelijke linie, zoowel over denzelfden boeg, als over de tegenovergestelde, met dezelve liggende, doorbreken; doch onder den wind kan eene vloot het slechts tegen den vijand inliggende bewerkstelligen, in welk geval het zeer voordeelig is.

Het is opmerkzaam, dat het doorbreken der linie door eene vloot boven winds, wanneer dezelve met den vijand over denzelfden boeg lag, slechts zeldzaam in de geschiedenis der zeeslagen voorkomt. Meer dan eens hebben zich vloten in daartoe tastelijke voordeelige stellingen bevonden, zonder dat zij het evenwel hebben durven wagen, de manoeuvre ten uitvoer te brengen. Om er voorbeelden van te vinden, moet men tot de oudste oorlogen, tusschen de Hollanders en Engelschen, opklimmen, of terugkomen tot NELSONS tijd. Het schijnt dat in de jaren, welke deze twee verschillende tijdstippen van elkander scheiden, de admiraals, die het bevel voerden over vloten welke boven winds waren, te veel bevreesd zijn geweest om het voordeel van den wind te verliezen, en te weinig op hunne meerderheid gerekend hebben, om zich aan de soort van *mêlée* bloot te durven geven, welke er gewoonlijk het gevolg van is.

Bij het doorbreken der linie, over den tegenovergestelden boeg met den vijand liggende, is dit niet het geval: de schitterende uitkomst van het gevecht van den 12. April 1782 heeft er het voordeel van doen zien. Door CLERK, in zijne Taktiek aanbevolen, werd deze manoeuvre op den 29. Mei 1794, door den admiraal HOWE, op de Fransche vloot beproefd. De beide vloten lagen met stuurboords halzen toe; de wind was Z. W., en de Fransche op 6 mijlen boven den wind van de Engelsche. Ten 7 uren, als wanneer de Engelsche vloot op de Fransche gewonnen had, liet de admiraal HOWE, door de contramarsch, bij den wind overwenden, met het voornemen, de Fransche achterhoede te be-

dreigen en eenige schepen van dezelve af te snijden; maar de Franschen admiraal, om de Engelschen hun voornemen te doen mislukken, deed eveneens sein om te wenden door de contramarsch, met dit onderscheid, dat de manoeuvre, door vóór den wind om te wenden, ten uitvoer gebragt werd; zoodat de twee vloten, met bakboordshalzen toeliggende, elkander naderden. Hierdoor ontstond eene kanonnering op grooten afstand, doordien de voorhoede, zoowel als de volgende schepen, achtereenvolgend in gevecht kwamen, naarmate deze zich over den anderen boeg rangschikten. Om half twee uren deed de admiraal HOWE andermaal sein, om door de contramarsch bij den wind over te wenden, ten einde nogmaals te beproeven, de Fransche linie door te breken, en zoodoende de manoeuvre van RODNEY, op den 12. April 1782 gedaan, ten uitvoer te brengen; doch het sein werd door de voorhoede slecht begrepen, welke, in plaats van bij den wind over, vóór den wind omwendde. HOWE, deszelfs voornemen vervolgende, wendde zelf bij den wind over, en werd door de overige schepen gevolgd. Hij bereikte de Fransche achterhoede, terwijl het hem gelukte, om dezelve, vóór het zesde schip van achteren, door te breken. Het beste, wat in dit oogenblik te doen viel, ware geweest, dat VILLARET met al de overige schepen te gelijk had gewend, even zooals DE GUICHEN in een bijna dergelijk geval met goed gevolg gedaan heeft; maar hij deed sein, om door de contramarsch bij den wind over te wenden. VILLENEUVE, welke het bevel over de voorhoede voerde, de achter-

hoede in gevaar ziende, wendt met de zijnen vóór den wind om, in plaats van bij den wind over; deze manoeuvre echter was voldoende om de achterhoede te ontzetten, maar de Franschen verloren hierdoor den wind.

Het is opmerkingswaardig, dat de manoeuvre, door RODNEY op den 12. April 1782 uitgevoerd, niet in het plan van aanval van dien admiraal begrepen was, maar geheel een gevolg van het toeval is geweest. De manoeuvre was sinds lang geleden niet meer ten uitvoer gebragt, en daardoor in het vergeetboek geraakt; echter enkele malen door RODNEY tegen DE GUICHEN schroomvallig beproefd, en dan ook zeer gemakkelijk verijdeld geworden; maar zie hier wat aanleiding gegeven heeft, om dezelve op den 12. April zoo volkomen toe te passen.

Toen op genoemden dag de Engelsche vloot, over den tegenovergestelden boeg, op de Fransche afhield, en dezelve op de hoogte van het centrum bereikte, riep de voorhoede de Fransche achterhoede onder den wind langs, even zoo als dit dikwerf had plaats gehad. Het admiraalschip aan de beurt komende, was de wind een weinig veranderd, en de Franschen legden regt op de Engelschen in, als wanneer de kapitein DOUGLAS, kommandant van het schip waarop RODNEY zich bevond, den roerganger gelastte, op te loeven, ten einde door de Fransche linie heen te zeilen. RODNEY, de manoeuvre niet dadelijk bevattende, gaf tegenbevel; maar aanstonds daarop het voordeel er van inziende, zeide hij tegen DOUGLAS: »doe zooals gij wilt" (1).

(1) « *Then do it as you please.* » Zie ERIN. (Aant. van den Schrijver.)

De linie werd doorbroken, en, dewijl alle seinen welke de graaf DE GRASSE deed, om de voorhoede weder tot het gevecht terug te brengen, niet nagekomen werden, zoo werd de achterhoede omsingeld en gedeeltelijk genomen.

DE GRASSE betaalde, door eene schitterende nederlaag, de zwakheid, welke hij vroeger aan den dag gelegd had, om zich, door eenige strenge en krachtige maatregelen, als afzetting van kapiteinen en anderzins, van hunne medewerking en de stipste navolging zijner bevelen te verzekeren. Noch de roemrijke verdediging van de *Ville de Paris*, noch zijn persoonlijke moed, welke hem door niemand betwist kan worden, mogen hem ter verregtvaardiging worden aangerekend. Had hij, even als DE SUFFREN in *Indiën* gedaan heeft, de kapiteinen, welke zijne bevelen niet nakwamen, gecasseerd, dan had hij mogelijk de nederlaag, op den 12. April geleden, niet te betreuren gehad.

Het doorbreken der linie, altijd ten doel hebbende om de verschillende deelen eener vloot van elkander te scheiden, ten einde er een van te omsingelen, en hetzelfde daardoor met meer voordeel te kunnen bevechten, zoo gevoelt men, dat, wanneer eene vloot, door voorafgegane manoeuvres, eenigzins uit elkander geraakt is, het van het uiterste belang zal wezen, hare hereeniging voor te komen, en haar te bevechten vóór dat zij zich weder heeft kunnen herstellen. Het gevecht bij kaap *St. Vincent* in 1797, reeds te voren in het artikel *Linie van Bataille* opgegeven, biedt ons hiervan een voorbeeld aan. Toen de Engel-

schen het Spaansche eskader ontmoetten, had hetzelfde zich, ten gevolge van slecht weder, in twee deelen gescheiden: acht schepen bevonden zich op eenen vrij aanmerkelijken afstand beneden winds. Zoodra de Spaanschen de Engelschen ontwaarden, trachtte de twee van elkander gescheiden divisiën der Spaansche vloot zich te vereenigen; maar de admiraal HOWE, bevelhebber der Engelschen, rigtte zijnen koers naar de tusschenruimte, door welke het hem gelukte heen te dringen, en daardoor het gros der vloot weder den wind te doen nemen. Hieruit ontstond een gevecht tegen elkander inliggende: de Engelschen liepen beneden winds dat gedeelte der Spaansche vloot langs, hetwelk, om te vechten, de breede zijde aangeboden had. Na met zijne voorhoede de Spaansche achterhoede langs geloopt te hebben, liet de admiraal HOWE door de contramarsch bij den wind overwenden, om daardoor de loef te winnen, en zich aan de tegenovergestelde zijde des vijands te plaatsen. Gedurende deze manoeuvre, bevond zich de Spaansche vloot, beneden winds zijnde, in hare bewegingen vrij, en wilde dit oogenblik ten nutte maken, om zich met het afgescheidene gedeelte te vereenigen, hetwelk naar de slaags geweest zijnde divisie opwerkte. Het was toen, dat NELSON, welke zich in de achterhoede bevond, zonder order de linie verliet, zich voor de afhoudende Spaansche schepen plaatste, geholpen door eenige zijner makkers, den vijand bellette zijn voornemen ten uitvoer te brengen, en denzelven noodzaakte, om met de afhoudende divisie weder aan den wind te komen. Het gevecht, dat anders een

einde zoude hebben genomen, duurde toen voort, en, doordien de vereeniging der twee van elkander gescheidene deelen der Spaansche vloot geen plaats kon hebben, waardoor dezelve eene beduidende meerderheid boven de Engelschen zoude hebben verkregen, werden er 5 Spaansche schepen genomen. Des anderen daags had de vereeniging der Spanjaarden plaats; maar onaangezien hunne meerderheid, kwamen zij de genomene schepen niet terug eischen; zij waren door de gebeurtenissen van den vorigen dag ontmoedigd. NELSON had in dit gevecht met kennis gehandeld, en hierdoor werd zijn roem gevestigd. Het rapport van den admiraal HOWE spreekt echter van hem geen enkel woord.

DEN VIJAND VERDUBBELEN.

Dat is, denzelfden tusschen twee vuren brengen, zonder echter de linie te breken. Deze manoeuvre kan zoowel door de eene als de andere vloot ten uitvoer gebragt worden, hoedanig of hare stelling ten opzichte des winds ook wezen mag.

De vloot, welke deze manoeuvre wil doen, zondert een gedeelte zijner schepen af, welke zich aan de andere zijde van een zijner uiteinden begeeft.

Eene boven den wind zich bevindende vloot, over denzelfden boeg met den vijand liggende, kan deszelfs voor- of achterhoede verdubbelen, en behoeft daartoe geene overmagt te hebben, omdat zij, zonder vrees van afgescheiden te worden, hare linie kan uitbreiden. De

vloot beneden winds moet daarentegen, om den vijand te kunnen verdubbelen, denzelfden in sterkte overtreffen; want zij kan hare linie niet uitbreiden, zonder gevaar te loopen dat dezelve door de loefwaartsche vloot doorbroken zal worden, maar telt dezelve meerder schepen, dan zondert zij eene divisie af, welke in den wind opwerkt, en een gedeelte der vijandelijke linie tusschen twee vuren brengt.

TOURVILLE beproefde deze laatste manoeuvre bij *Bevezier*. De voorhoede, onder bevel van den heer PANNETIER, werkte in den wind op, ten einde de vijandelijke voorhoede, bestaande uit Hollanders, tusschen twee vuren te brengen; de stilte, welke opkwam, belette hem echter dit voornemen uit te voeren, en was oorzaak dat de beide vloten van elkander afdreven.

Bij kaap *la Hogue*, als wanneer de Engelschen beneden winds waren, gelukte het aan hunne achterhoede, door aan den wind te knijpen, de Fransche linie, op eenige schepen van achteren af gerekend, door te breken, en zich boven winds van het centrum te plaatsen; maar zij maakten zich dit voordeel niet ten nutte.

Van eene vloot, ten anker liggende, maar die tusschen twee vuren is gebragt, en volkomen verdubbeld werd, is het gevecht bij *Aboukir* een merkwaardig voorbeeld (1).

Hiermede heeft men alles vermeld wat hiervan opgegeven kan worden; evenwel is het niet onwaardig, om

(1) Zie over dit gevecht pag. 992, *Tome II der Annales Maritimes et Coloniales* van 1820, en pag. 644 van *Tome I* van 1826. (Aanteekening van den Schrijver.)

opgemerkt te worden, dat de meeste der opgegevene manoeuvres, in de Werken waarin de kunst des zeeoorlogs leerstelachtig voorgedragen wordt, slechts als mogelijk te verrigten beschouwd worden, of door hen, welke de oorlogsthéorie op het papier hebben gemaakt, als voordeelig aangemerkt zijn, zonder dat de Schrijvers hunne gevoelens dienaangaande door voorbeelden bevestigd hebben.

DWARS DOOR DE VIJANDELIJKE LINIE HEEN ZEILEN.

Deze gewaagde manoeuvre kan alleen door eene boven den wind zijnde vloot uitgevoerd worden. De schepen houden alsdan allen te gelijk af, en, zich bloot gevende aan eene algemeene entering, zeilen dezelve tusschen de schepen der vijandelijke linie door, om zich beneden winds weder op de voordeeligste wijze te rangschikken.

De vloot boven winds zoude tot zoodanige manoeuvre genoodzaakt kunnen zijn, wanneer in een gevecht, over den tegenovergestelden boeg aangeaan, naderhand de wind kwam te schralen, en dezelve daardoor gedwongen werd, om regt op den vijand aan te houden. Ook kan het nog voordeelig zijn, deze manoeuvre ten uitvoer te brengen, wanneer, op het einde eens gevechts, het voordeel aan de boven den wind zich bevindende vloot verklaard heeft, en deze den vijand den aftogt beletten wil.

Ook kan de manoeuvre, om dwars door de linie te

zeilen, nog een redmiddel zijn voor eene vloot, welke, gedurende het gevecht den wind hebbende, zich door het toenemen der koelte gedwongen zag, zijne onderste batterij buiten werking te houden; in zoodanige omstandigheid bevond zich de Engelsche vloot bij *Nieuwpoort*, in 1666, en deze was de oorzaak van de nederlaag welke zij toen moest ondervinden.

OP EENE DER VIJANDELIJKE UITEINDEN LANGS LOOPEN.

Hiermede heeft men ten doel, om de schepen, welke aan eene der uiteinden der vijandelijke linie geplaatst zijn, achtervolgens het vuur van zijne geheele magt te doen ondervinden.

De vloot onder den wind, zoowel als die, welke de loef heeft, kan deze manoeuvre uitvoeren. Hoewel het goed gelukken van dezelve gewoonlijk slechts een gedeeltelijk voordeel kan geven, zoo wordt het echter door vlóten, welke zich in elkanders bijzijn bevinden, menigmaal ondernomen, omdat bij eene, daardoor zeer mogelijk te ontstane, verwarring in de vijandelijke vloot, eene volkomene nederlaag daarvan het gevolg kan wezen.

Het gevecht tusschen den Engelschen admiraal BYNG, en den Franschen vlootvoogd LA GALLISSONNIÈRE, in 1756, bij *Port Mahon* voorgevallen, levert hiervan een der merkwaardigste voorbeelden op.

LA GALLISSONNIÈRE moest met een eskader de onderneming van den Hertog VAN RICHELIEU, welke *Mahon*

belegerde, dekken. BYNG werd met 12 schepen tegen hem uitgezonden, om de landing te beletten, maar kwam te laat. Toen hij de Franschen in het gezicht kreeg, had hij de loef. Zijn voornemen was om met alle schepen te gelijk af te houden, ten einde het gevecht, over denzelfden boeg liggende, aan te gaan, en deed daartoe het sein; maar deze beweging had niet met de gewenschte overeenkomst plaats: de voorhoede kwam vóór het overige der vloot tot het gevecht. Het voorste schip, op hetwelk de voorsteng afgeschoten werd, geraakte op het hem volgende, waardoor hun gang gestuit werd. De Fransche linie ging voort met deze voorhoede langs te loopen, en ontredde dezelve geheel en al. LA GALLISSONNIÈRE maakte geen gebruik van zijn verkregen voordeel, en beijverde zich alleen om RICHELIEU en het beleg te dekken. Wat de admiraal BYNG betref, deze werd ter dood veroordeeld, omdat hij niet alles had aangewend wat mogelijk was, om 's konings vijanden te verslaan. Zoodanig voorbeeld van strengheid is bij het Engelsche Zeewezen niet zeldzaam.

De voordeeligste manoeuvre voor eene loefwaartsche vloot, welke tot het gevecht genoodzaakt wordt, en zich bedreigd vindt dat hare achterhoede door den vijand, tegen haar inliggende, langs geloopt zal worden, is, om met al de schepen te gelijk te wenden, en met hem over denzelfden boeg te gaan liggen. Zoodanig handelde de admiraal DE GUICHEN in eene der reeds vermelde gevechten tegen RODNEY. Zie hier hoe het zich daarbij toegedragen heeft: na eene verandering

van den wind, waardoor de twee vloten tegen elkander inlagen, omdat de Engelschen, vooruit zijnde, door den contramarsch hadden gewend, werd de Fransche vloot bedreigd van, of op het centrum doorbroken te worden, of dat deszelfs achterhoede door de geheele Engelsche linie langs geloopt zoude worden. DE GUICHEN gaf, door middel van den roeper, bevel om te wenden, hetwelk van schip tot schip op dezelfde wijze werd overgebracht, welke beweging goed werd uitgevoerd. De Engelschen, in plaats van voordeel te trekken uit de manoeuvre door hen gedaan, hielden nu af (1).

GEVECHTEN TEN ANKER LIGGENDE.

De laatste oorlogen leveren ons verscheidene voorbeelden van gevechten, welke ten anker liggende hebben plaats gehad. De nederlaag bij *Aboukir* heeft ons de middelen van verdediging leeren kennen, die eene ten anker liggende vloot, den vijand in zoodanige stelling afwachtende, aanwenden kan, en doen zien, dat dezelve slechts zeer gering zijn. Wijders moet het

(1) Volgens CLERK, die in zijne Taktiek eene beschrijving van dit gevecht geeft, was het afhouden van de Engelschen, nadat de twee vloten tegen elkander inlagen, een gevolg van het plotseling veranderen van den wind, die weder 6 streken verliep, waardoor de Franschen de loef terug bekwamen. De beide vloten liepen elkander daarna langs, en eenige schepen raakten in gevecht, zonder dat er evenwel iets beslissends plaats had.

ongelukkige gevecht bij *Rochefort*, alwaar het Fransche eskader zich toch beter verdedigde dan bij *Aboukir*, nog meer het wantrouwen vergrooten, om een gevecht ten anker liggende aan te nemen. Het valt niet moeilijk om te begrijpen, dat al de kansen voor hem zijn, die onder zeil op den vijand afkomt, en tot op het laatste oogenblik over zijne magt beschikken kan, om dezelve op een punt te vereenigen, alwaar de aanval hem het voordeeligst toeschijnt.

Het is echter aan geen twijfel onderhevig, of er kunnen gevallen voorkomen, dat de stelling van eene ten anker liggende vloot zeer sterk en voordeelig kan zijn, zooals de medewerking van vestingen, staketsels of eene rangschikking in verscheidene liniën.

De aanval der Engelschen tegen de liniën van de flottille voor *Boulogne* is mislukt, hoewel dezelve onder de onmiddellijke leiding van NELSON zelf plaats heeft gehad; en het gevecht bij *Algésiras* was voor hun eene nederlaag; de aanval geschiedde evenwel door 5 Engelsche linieschepen tegen 3 Fransche met één fregat. Als eenen triomf voor den admiraal LINOIS, verloren zij er de *Hannibal*.

Het schijnt dat, in oude tijden, de admiralen er nimmer aan gedacht hebben, een gevecht, ten anker liggende, af te wachten, wanneer zij de gelegenheid hadden om onder zeil te komen. Bij *Solebay* zien wij den hertog VAN YORK met eene talrijke vloot dadelijk het anker ligten, zoodra hij van DE RUYTERS aantogt verwittigd werd. DE RUYTER zelf, op de Hollandsche kust geankerd, ging altijd onder zeil om den vijand te

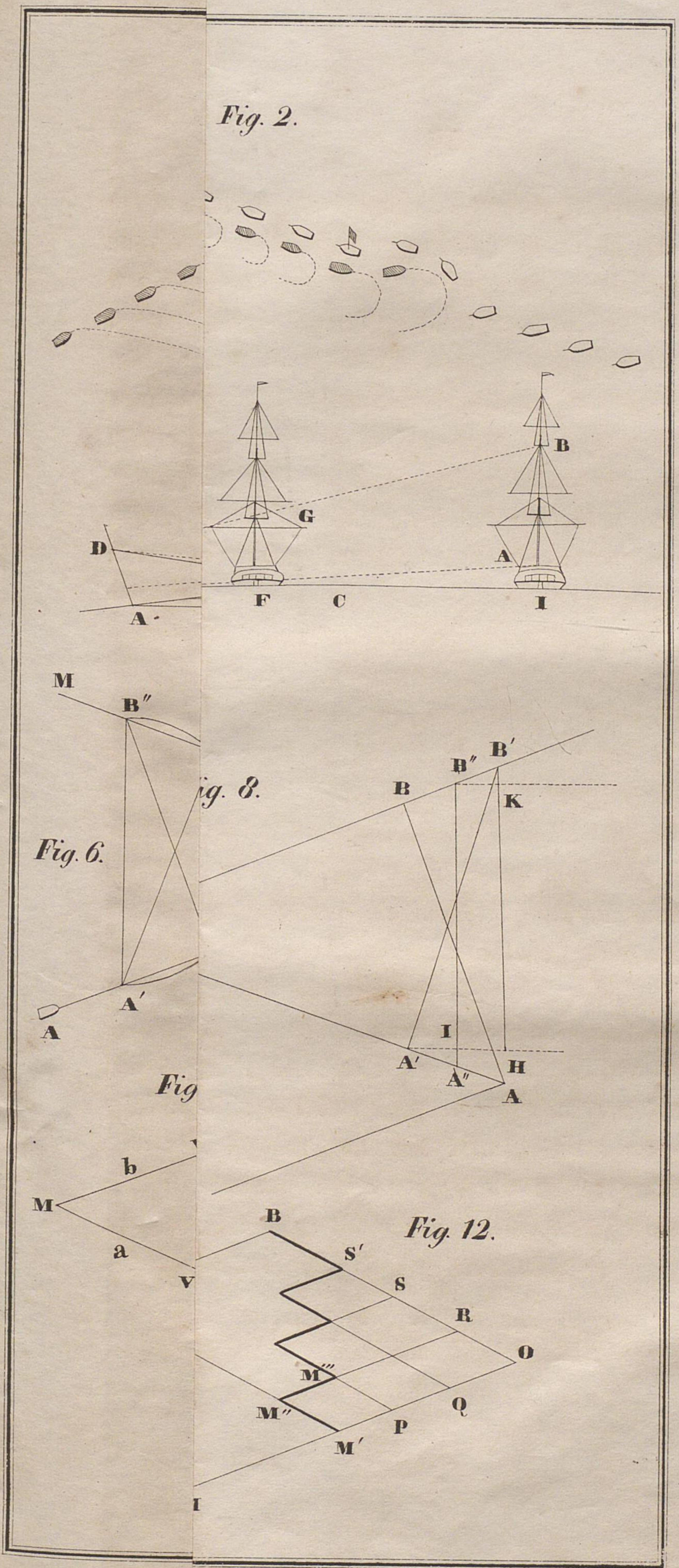
ontvangen. Maar bij *Palermo* wachtte de *Hollanders* en *Spanjaarden* den aanval ten anker liggende af, en werden dan ook door VIVONNE gedeeltelijk geslagen; maar sinds den dood van DE RUYTER hadden zij geen admiraal meer. Ook leed DE CHATEAURENAUD bij *Vigo*, niettegenstaande zijne staketsels, welke door de Engelschen geforceerd werden, eene volkomene nederlaag, waarbij een konvooi Spaansche galjoenen geplunderd werd. Eindelijk vinden wij het gevecht voor *Tabago*, alwaar D'ESTRÉES insgelijk het gevecht ter anker liggende aanging.

Gedurende den Amerikaanschen oorlog, gingen D'ETAING bij *Grenada*, en DE GRASSE in de *Chesapeak*, vóór het gevecht onder zeil, en zonder twijfel deden zij hieraan zeer wel, want zij behaalden daardoor ten minste gedeeltelijke voordeelen. Had DE GRASSE op de Engelsche vloot, geankerd voor *St. Christoffel*, iets anders beproefd dan eene onbeduidende *défilade*, en had hij zich bepaald om met eene vereenigde magt, bij het een of ander deel der Engelsche vloot, boord aan boord te gaan liggen, zooals NELSON bij *Aboukir* deed, dan leidt het geen twijfel, of hij zoude eene volkomene overwinning hebben behaald, dewelke zijne meerderheid hem tot eenen pligt maakte om te erlangen. Bij deze voorbeelden zal men zich bepalen, en wat betreft de tot nu toe nog niet uitgevoerde manoeuvres, die echter met voordeel aangewend zouden kunnen worden, verwijst men naar het seinboek alwaar deze geleerd worden.

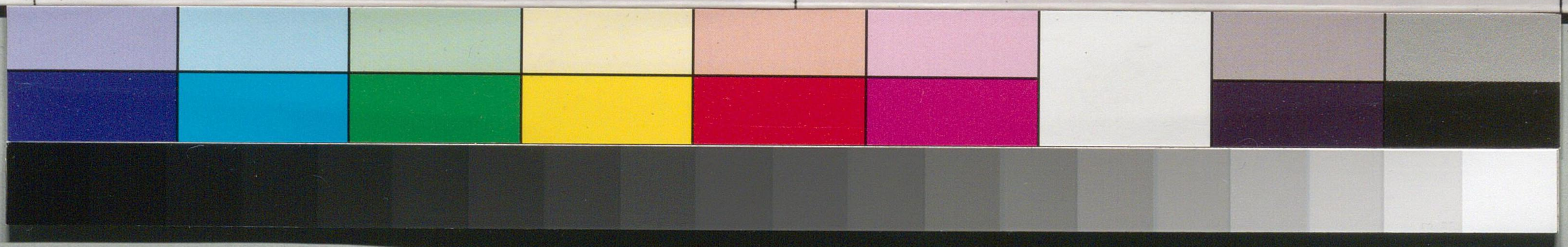
Einde der Eerste Afdeeling.

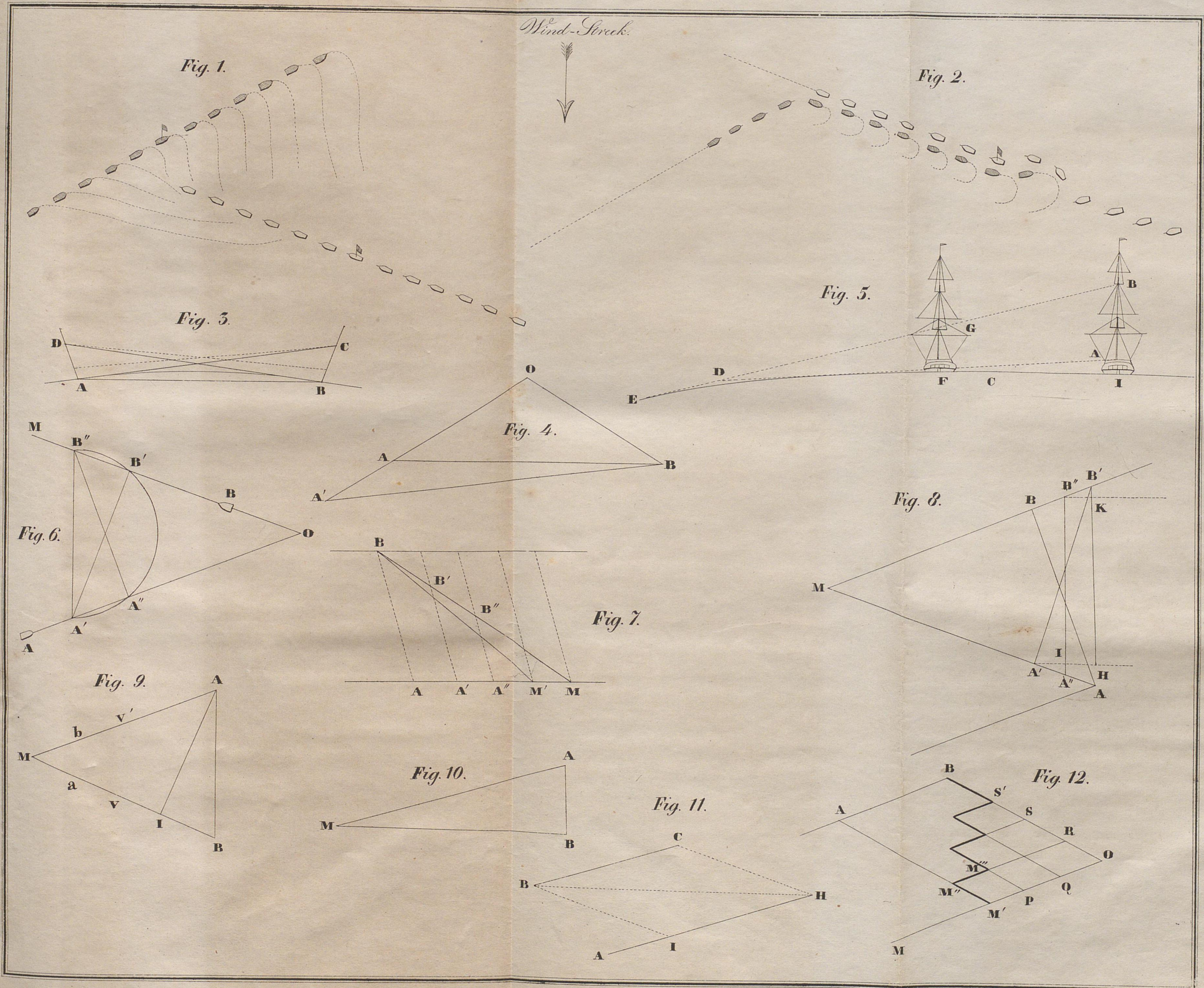
2^e afdeeling
 Typorekenkundige Tafel van Zeevragen
 met platen
 Amst. Zeevragen 1843.-

[Faint, illegible text on the left page, likely bleed-through from the reverse side.]



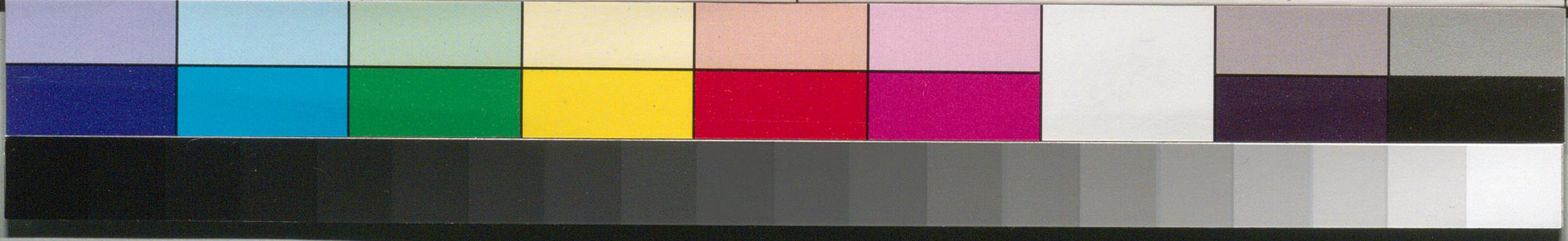
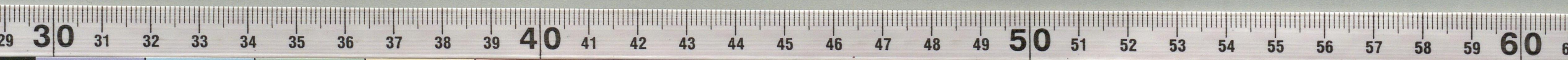
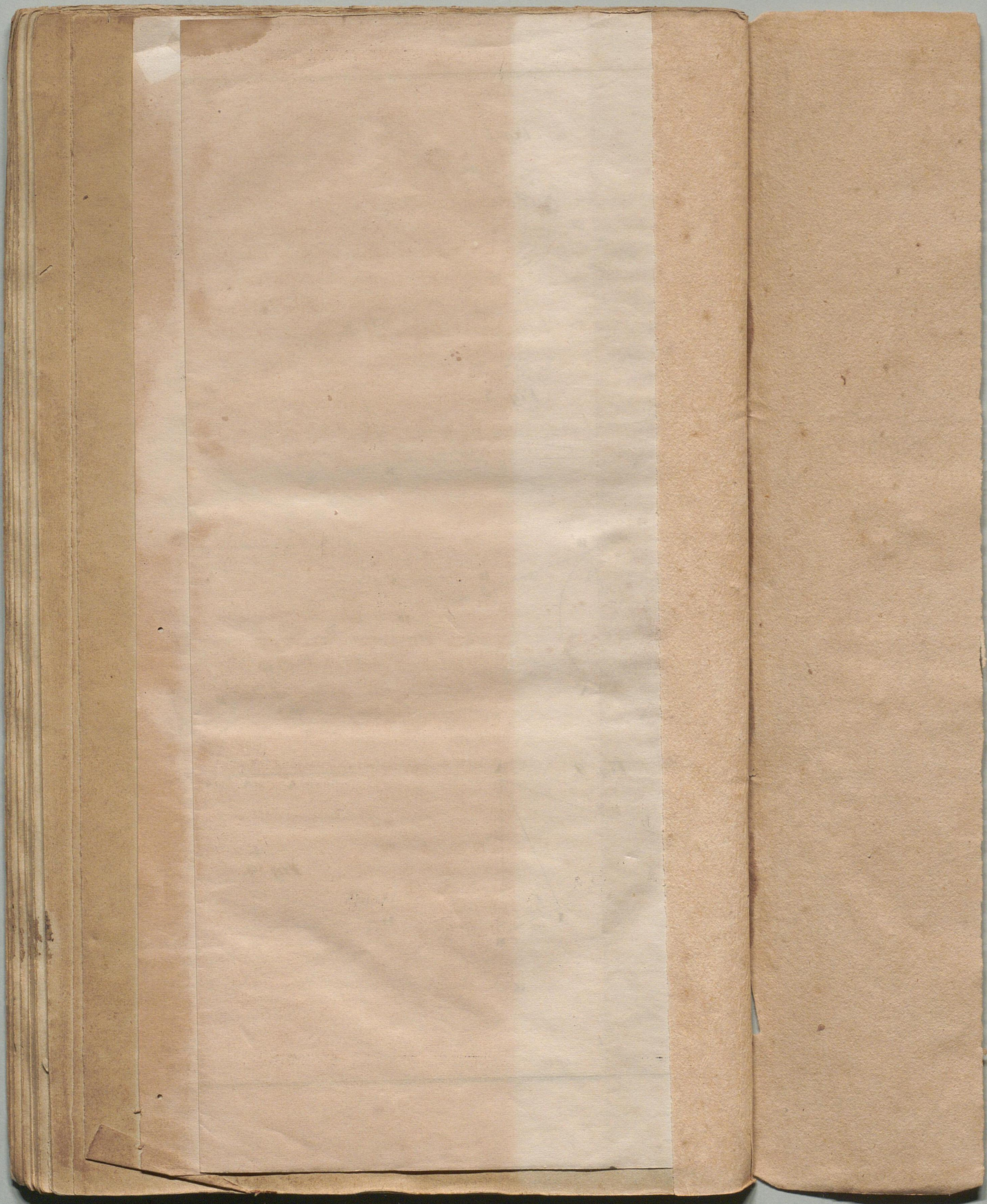
lith. Koole & Koest, Middelburg.



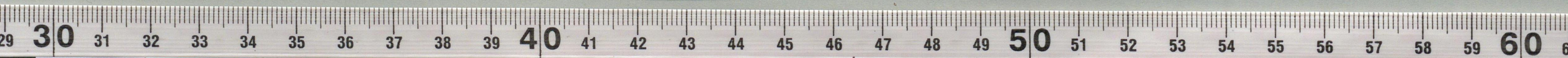
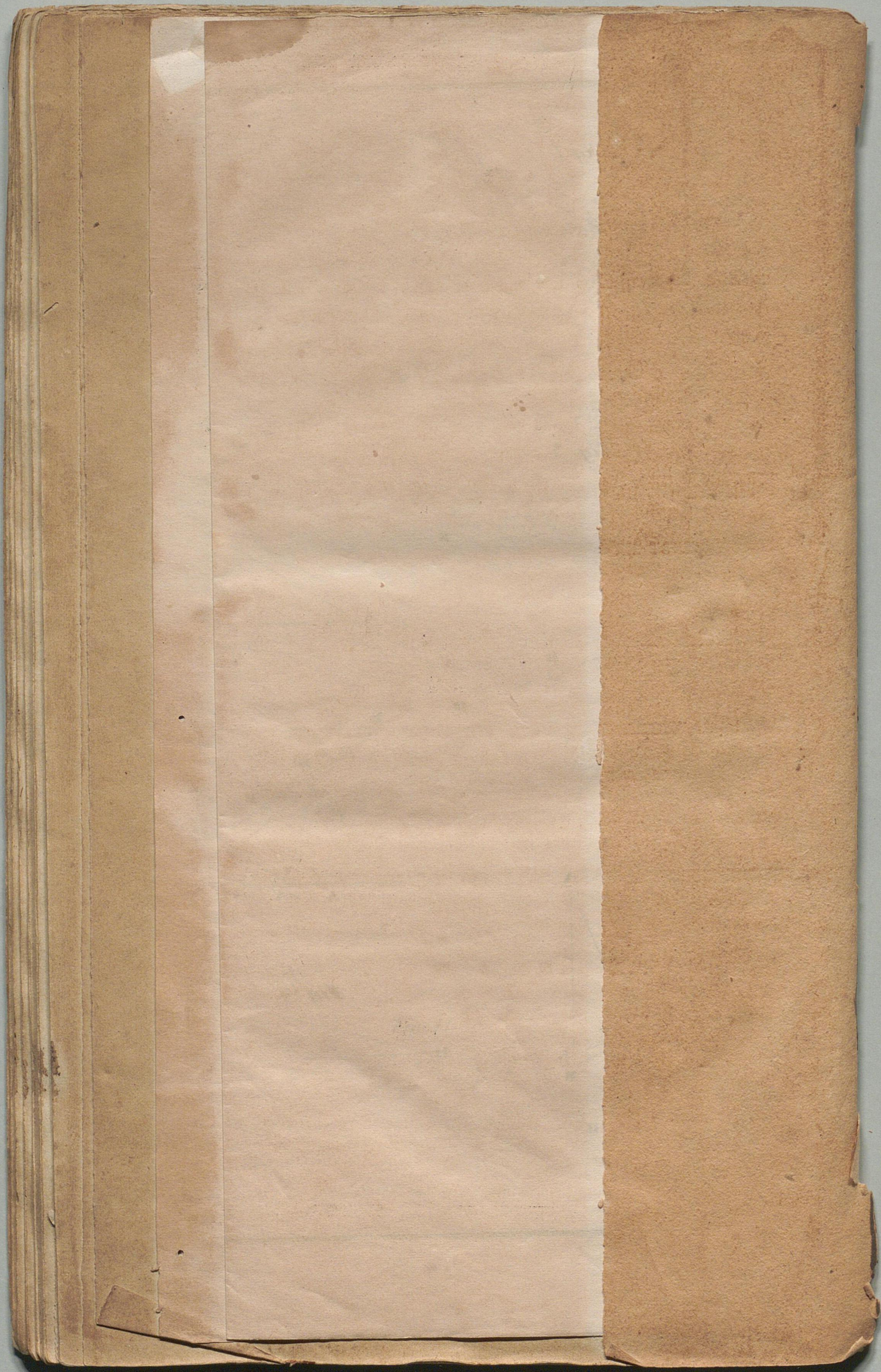


Lith. Koole & Koest, Middelburg.





国立国会図書館 赤松則良関係文書 74



国立国会図書館 赤松則良関係文書 74